

### Die Eisenbahn Linz—Leonfelden mit Flügelbahn nach Gallneukirchen

Am 29. November fand im Linzer Rathause eine Versammlung des vorbereitenden Ausschusses für den Bau der Bahn Linz—Leonfelden unter dem Vorsitz des Herrn Bürgermeisters und Reichsratsabgeordneten Dr. Dinghofer statt. Zur Versammlung waren insbesondere erschienen die Herren: Landeshauptmann Hauser, Präsident Wimmer der Allgemeinen Sparkasse, Handelskammerpräsident Richard Hofmann, Oberbaurat Dr. Stern, Reichsratsabgeordneter Beyer, die Landtagsabgeordneten Dr. Beurle, Dr. Hinsenkamp, Schwarz, Wöckinger, im weiteren Verlaufe der Versammlung auch Labg. Scharitzer, Bürgermeister Schmidinger von Leonfelden, Bürgermeister Plakolm von Gallneukirchen, Verwaltungsrat Hofmann der Tramway- und Elektrizitätsgesellschaft Linz-Urfahr, Dr. Pokorny (Gallneukirchen) und andere Vertreter der Gemeinden Linz, Urfahr, Leonfelden, Gallneukirchen, Zwettl, Oberneukirchen, Hellmosödt, Alberndorf usw.

Herr Dr. Dinghofer begrüßt die Anwesenden, erörtert, dass der geschäftsführende Ausschuss es für seine Pflicht gehalten habe, das so lange angestrebte Projekt auch während des Krieges so weit vorzubereiten, dass es möglich sei, ehemöglichst nach dem Kriegsende an den Bau zu schreiten. Er erteilte sodann Herrn Gemeinderat Dr. Ruckensteiner das Wort, welcher an der Hand des von Herrn Oberbaurat Dr. Stern ausgearbeiteten Vorprojektes und Gutachtens ein eingehendes Referat erstattete. Das Gutachten des Oberbaurates Dr. Stern ergab als die günstigste Lösung den Vorschlag, das Projekt als schmalspurige elektrische Kleinbahn mit 1 m Spurweite auszuführen und als Trasse eine direkte Linie Linz-Urfahr—Leonfelden durch den Haselgraben mit einer Flügelbahn von Urfahr nach Gallneukirchen zu wählen.

Die in Betracht kommenden Varianten sind durch folgende Ziffern gekennzeichnet (Linz-Gallneukirchen = Auszug der Zahlen):

Länge der Strecke in Kilometer	13
Größte Steigung in Perzente	30
Baukosten, summarisch in Kronen	600.000
Bankkosten per Kilometer in Kronen	60.000
Betriebskosten	36.000
Betriebskosten per Bahnkilometer	2.700
Wahrscheinliche Betriebseinnahmen	64.000
Wahrscheinlicher Betriebsüberschuss	28.700
Verzinsung des Anlagekapitales in Perzenten	4,6

Auf Grund dieser Untersuchung spricht sich Herr Oberbaurat Dr. Stern aus für die Kombination Haselgraben mit Flügel Gallneukirchen.

Gesamte Baukosten in Kronen	4,100.000
Betriebseinnahmen	284.700
Betriebskosten	136.000
Betriebsüberschuss!	148.700
Verzinsung in %	3,6

Die Haselgraben-Linie bietet überdies den Vorteil der schnellsten Verbindung. Aus Grund dieser Vorarbeiten stellt Referent Dr. Ruckensteiner den Antrag:

1. Der Ausschuss entschieße sich für den Bau einer elektrisch zu betreibenden Schmalspurbahn Linz—Leonfelden durch den Haselgraben.
2. Die Firma Stern & Hafferl wird mit der Ausarbeitung des Detailprojektes beauftragt.
3. Es wird ein engerer Ausschuss, bestehend aus den Herren Dr. Dinghofer, Dr. Beurle, Baurat Direktor Kempf und Hofrat a. D. Scheuber gewählt, welchem die weitere Vorbereitung der Ausführung des Projektes obliegt.

Dr. Dinghofer berichtet über die finanzielle Frage. Die Erfahrungen, wie sie bei der Linz—Eferdinger Bahn erzielt wurden, gestatten es, die geplante Linie Linz—Leonfelden nicht pessimistisch zu beurteilen. Die Leonfeldner Bahn werde noch dazu — und hiedurch hat sie einen Vorsprung vor der Eferdinger Bahn — konkurrenzlos dastehen, sie werde auch für gewisse Massengüter in Frage kommen. Der oberösterreichische Landtag hat seinerzeit schon zum Ausdrucke gebracht, dass er per Kilometer 1000 K, also 420.000 K widmen wolle. Der Rest muss durch Zusammenwirkung aller Faktoren beigeschafft werden. Redner verweist darauf, dass es nötig sei, nach dem Friedensschlusse den aus dem Kriege Heimkehrenden Gelegenheit zur Arbeit zu geben, berichtet auch über die von ihm gemeinsam mit Landtagsabgeordneten Dr. Beurle zur Vorbereitung des Projektes unternommenen Schritte und entwickelt die Grundzüge der Finanzierung. Schließlich beantragt Dr. Dinghofer, auch Herrn Dr. Ruckensteiner in den engeren Ausschuss zu wählen. Bürgermeister Schmidinger schildert die jetzigen Verkehrsverhältnisse, welche einen Bewohner der Leonfeldner Gegend, wenn er in Linz zu tun habe, zu einer zweimaligen Nächtigung in Linz nötigen. Er spricht seine Befriedigung darüber aus, dass die Arbeit des vorbereitenden Ausschusses auch im Kriege nicht gerastet habe. Landtagsabgeordneter Dr. Beurle stellt zu dem vorliegenden Antrag den Zusatzantrag, dass der Gesamtausschuss Herrn Oberbaurat Dr. Stern den innigen Dank für die auf das Projekt aufgewandte Mühe ausspreche. Die Sternschen Projektsberechnungen haben den großen Vorteil, dass sie reelle Ziffern bringen; man könne also daran glauben, dass die Bahn einen Überschuss haben werde und sich daher daran wagen, den Bau vorzubereiten. Die Bahn werde nach ihrer Vollendung ein Beweis des aufrechten Sinnes sein, der in unserem Kronlande in dieser Zeit des großen Krieges geherrscht und alle Kreise des Landes zur gemeinsamen, gemeinnützigen Arbeit vereinigt hat. Oberbaurat Dr. Stern nimmt die Dankeskundgebung freudig zur Kenntnis und erklärt, dass er, solange er lebe, mit Freude an der Wohlfahrt Oberösterreichs weiterarbeiten werde. Gemeindeausschuß Dr. Pokorny aus Gallneukirchen erklärt sich mit dem Projekte einverstanden, wenn er auch ungerne auf die Normalspur verzichtet, und bittet, dass der Flügel nach Gallneukirchen gewiss gebaut werde und die Bahnhofanlage möglichst nahe an Gallneukirchen heran gerückt werde. Bürgermeister Dr. Dinghofer versichert, dass die Gallneukirchner nicht im Stiche gelassen werden. Aus dem Gedanken, den Gallneukirchnern gegenüber, welche solange an dem Projekte mitarbeiteten, Treue zu halten, ergab sich der Gedanke an die Flügelbahn.

Landtagsabgeordneter Dr. Hinsenkamp wünscht, dass die Herstellung des Baues der Bahn nach Gallneukirchen auch im Beschlüsse zum Ausdrucke komme, er wünscht ferner, dass für die Stadt Urfahr die Möglichkeit gegeben werde, bei Situierung der Bahnhofanlage ihr Votum abzugeben, damit die bauliche Entwicklung von Urfahr entsprechend berücksichtigt werde. Dr. Beurle stellt einen dem Wunsche des Herrn Dr. Hinsenkamp entsprechenden Zusatzantrag über die gleichzeitige Finanzierung und Bauausführung der Haselgrabenlinie und der Flügelbahn nach Gallneukirchen. Die Anträge des Referenten mit den weiter erwähnten Zusatzanträgen werden mit Stimmeneinhelligkeit angenommen, worauf Herr Vorsitzender mit herzlichen Dankesworten an die Erschienenen, insbesondere an Herrn Landeshauptmann Hauser die Versammlung beschließt. Auf Grund der Beschlüsse dieser Versammlung wird nunmehr auch die Ausarbeitung des Detailprojektes in Angriff genommen.

Man kann sagen, dass mit den vorangeführten Beschlüssen der Gedanke einer Eisenbahnverbindung in das mittlere Mühlviertel— welche mehr als ein Menschenalter den sehnlichsten Wunsch vieler vom modernen Verkehr bisher abgeschnittenen Gemeinden gebildet hat — einen mächtigen Schritt nach vorwärts gemacht hat.