

Antrag

der

Abgeordneten Josef Krökl und Genossen,

betreffend

den Ausbau der Lokalbahn Lambach—Haag am Hausruck zum Anschluß an die Strecke Wels—Simbach in der Station Pram.

Alle Gemeinden des Gerichtsbezirkes Haag am Hausruck, insbesondere aber die Marktgemeinde Haag am Hausruck, streben schon seit Jahren mit Rücksicht auf die dringende wirtschaftliche Notwendigkeit den Ausbau der bestehenden Eisenbahnstrecke Lambach—Haag am Hausruck von Haag am Hausruck zur Station Pram der Strecke Wels—Simbach an. Der Ausbau, welcher unbedingt gleichzeitig aus ökonomischen Gründen mit der Elektrifizierung der ganzen Strecke Lambach—Pram verbunden werden soll, gehört zu den dringenden wirtschaftlichen Notwendigkeiten, welche nicht bloß die Gemeinden des Gerichtsbezirkes Haag am Hausruck, sondern auch die anschließenden Gemeinden dieser Bahnstrecke fordern müssen. Die Gemeinden an dieser Bahnlinie gehören zu den an landwirtschaftlichen Produkten reichsten von Oberösterreich und spielt, abgesehen von der Personenverkehrsfrage, die Erleichterung des Abtransports der Boden- und Waldprodukte im Interesse der allgemeinen Versorgung eine Hauptrolle. Der Verkehr auf der bestehenden Staatsbahn Lambach—Haag hat trotz der denkbar günstigsten Verkehrsverhältnisse während der Kriegszeit einen sehr bedeutenden Aufschwung genommen und wird sicherlich bei einer nur halbwegs annehmbaren Verbesserung des Zugsverkehrs und bei einer ökonomischeren Betriebsführung, als es im Staatsbetriebe der Fall ist, auch ganz andere Betriebsergebnisse zeitigen, als es bisher der Fall war.

Der Markt Haag und seine Umgebung ist heute infolge dieser mehr als trostlosen Betriebsverhältnisse vom Verkehr mit der Außenwelt fast ganz abgeschnitten. Seit Monaten kommt in Haag nur Nachmittags ein Zug an, der drei Stunden später wieder abgeht und haben gerade diese Züge in Lambach nach keiner Richtung einen unmittelbaren Anschluß. Der Ausbau der Strecke nach Pram und die Elektrifizierung des Betriebes würde aber die Möglichkeit bieten, eine kurze und günstige direkte Verbindung zwischen den beiden Hauptstrecken Wels—Simbach und Wels—Salzburg herzustellen. Die Betriebsverhältnisse des Jahres 1917 (vom Jahre 1918 ist der Jahresabschluß noch nicht erfolgt) zeigen auf der bestehenden Strecke Lambach—Haag folgendes Bild:

Einnahmen: 120.698 K 47 h gegen 1916 mit 102.504 K 63 h, daher eine Zunahme von 18.193 K 84 h, dagegen haben sich die Betriebsauslagen vom Jahre 1916 per 89.988 K 35 h im Jahre 1917 auf 122.070 K 73 h gesteigert. Während also die Betriebseinnahmen um 17,75 Prozent gestiegen sind, sind die Betriebsausgaben auf 35,65 Prozent pro Betriebskilometer gestiegen. Der Betriebskoefizient für das Jahr 1917 beträgt 105,18 gegenüber 92,27 des Vorjahres. Das Erfordernis aus dem Titel der Staatsgarantie stellte sich für das Jahr 1917 auf 59.048 K 59 h. Diese ungünstigen Ertragsverhältnisse haben aber ihre Hauptursache in der absolut unzulänglichen Ausnutzung der ganzen Bahnanlage samt Betriebsmittel infolge des denkbar schlechtesten Zugsverkehrs auf der ganzen Strecke.

Im Betriebsjahr 1918, über welches die definitiven Ziffern noch nicht vorliegen, ist aber wieder eine weitere sehr beträchtliche Steigerung des Personen- und Frachtenverkehrs eingetreten.

299 der Beilagen. — Konstituierende Nationalversammlung.

Bei diesen Verhältnissen und bei den mit der Betriebsführung durch die Staatsbahnen verbundenen ganz unverhältnismäßig hohen Betriebskosten sowie bei dem Umstände, daß die bestehenden Verkehrsverhältnisse dem wirklichen Verkehrsbedürfnisse nicht entsprechen, ist es natürlich ausgeschlossen, die ganze Eisenbahn in wirklich gesunde Verhältnisse überzuführen. Die ganze Eisenbahn wird stets als eine Staatsbahn behandelt und demgemäß hat auch die ganze Bevölkerung unter den Verhältnissen zu leiden. Der Ausbau der Bahnstrecke ist nicht nur im Interesse der gesamten Bevölkerung, sondern auch im Interesse der Lokalbahn Lambach — Haag selbst gelegen. Die Baukosten für die auszubauende Strecke von Haag am Hausruck nach Bram, welche eine Betriebslänge von 7 Kilometer hat, wurden im Jahre 1913 auf Grund eines von der Bauunternehmung Stern & Hafferl in Gmunden ausgearbeiteten Detailprojekts auf zirka 1,200.000 K veranschlagt. In diesen Baukosten waren aber auch die Kosten der Elektrifizierung dieser Strecke sowie der Strecke Lambach — Haag am Hausruck inbegriffen. Bis knapp vor Kriegsausbruch war auch die Finanzierung des Ausbaues nahezu abgeschlossen, indem ein Teil des Kapitals durch Subvention, beziehungsweise Zeichnungen des Landes, der interessierten Gemeinden, wie Ried-Grieskirchen, Haag u. c., durch Sparkassen und durch Privatzeichnungen gesichert war. Das restliche Kapital war auf Grund des Lokalbahngesetzes vom Staat beizubringen und zu garantieren. Die Firma Stern & Hafferl, Bauunternehmung in Gmunden, hatte gleichfalls eine finanzielle Beteiligung in Aussicht gestellt und gleichzeitig aber auch ihre Bereitwilligkeit ausgesprochen, die Betriebsführung der ganzen Strecke bei gleichzeitiger Elektrifizierung des Betriebes zu übernehmen. Die Betriebskostenkalkulation dieser Firma ging dahin, daß sie bei Übernahme der ganzen Bahnstrecke in den Privatbetrieb nicht bloß den Staat von der Beitragssleistung aus der Zinsengarantie entlasten würde, sondern, daß sie glaubte, in kürzester Zeit schon aus den Betriebsergebnissen entsprechend der zu erwartenden Steigerung der Frequenz und der Einnahmen den Aktionären Überflüsse zur Verfügung stellen zu können. Leider wurde die Realisierung dieses Projektes durch den Ausbruch des Krieges im Jahre 1914 in letzter Stunde unmöglich gemacht.

Der Ausbau der Strecke bis Bram und die gleichzeitige Elektrifizierung ist heute mehr den je ein Gebot unabdingter Notwendigkeit. Die Steigerung der Verkehrs frequenz nimmt in immerfort noch zu und wird sich noch bedeutend erhöhen, wenn durch die Elektrifizierung des Betriebes die Verkehrsverhältnisse dem Bedarf entsprechend verbessert und gleichzeitig aber auch die Betriebskosten reduziert werden, was ja nach der Vorausberechnung der Firma Stern & Hafferl mit Sicherheit zu erwarten ist. Die Sache ist aber heute dringender denn je, nachdem jetzt in Aussicht ist, der Lokalbahn Lambach — Haag eine regelmäßige, sehr bedeutende Verfrachtungsquelle zuzuführen. Die Wolfsegg-Traunthaler Kohlengewerkschaft beabsichtigt nämlich von ihren Kohlengruben in Scheiben und Kohlgrube eine Seilbahn zur Station Altenhof am Hausruck der aufzubauenden Bahnstrecke zu bauen und von dort täglich 60—70 Waggon Kohle zu verfrachten. Heute gehen diese Kohlenträger über Schwanenstadt, beziehungsweise Breitenbüting. Selbstverständlich würde die Wolfsegg-Traunthaler Kohlengewerkschaft diese bedeutenden Investitionen nur dann vornehmen, wenn ihr auch auf unserer Bahn solche Verkehrsverhältnisse geschaffen werden, daß ein klagloser Abtransport ihrer Kohle ermöglicht wird. Dies ist aber bei den heutigen Verkehrsverhältnissen nicht möglich. Dass für diese Kohlenträger aber auch schon die projektierte Strecke nach Bram von wesentlicher Bedeutung wäre, ist ja einleuchtend. Wenn nicht sofort diese günstige Gelegenheit, eine große und dauernde Einkommensquelle für die Bahn zu sichern, ausgenutzt wird, so geht diese Einnahmsquelle unserer Bahn für immer verloren. Es wäre ein Verbrechen an allen jenen, welche seinerzeit in opferwilliger Weise ihr Geld dazu hergegeben haben, um den Bau der Bahn von Lambach nach Haag zu ermöglichen, wenn man jetzt die Gelegenheit verabsäumen würde, die Verhältnisse zu sanieren und unserer Gegend die Wohltat einer durchlaufenden Bahnlinie zu gewähren und zukommen zu lassen.

Die Gemeinde des Gerichtsbezirkes Haag am Hausruck und Haag am Hausruck selbst haben stets an Steuern derartiges geleistet für das allgemeine Wohl, wie nicht bald ein anderer Bezirk in Österreich. Es ist eine bekannte Tatsache, daß der Bezirk Haag am Hausruck zu den steuerkräftigsten des ganzen Landes gehört und sprechen wohl nachstehende Ziffern eine beredte Sprache.

Die Steuerträgnisse des Bezirkes Haag am Hausruck der letzten Jahre sind nach den amtlichen Ziffern folgende:

1914	376.490 K
1915	370.628 "
1916	426.270 "
1917	498.135 "
1918	540.856 "

299 der Beilagen. — Konstituierende Nationalversammlung.

3

Trotz dieser Steuerleistung hat aber der Bezirk Haag seitens des Staates bisher noch nicht die geringste Unterstützung oder Förderung erfahren. Für den Bezirk Haag ist bis heute gar nichts geschehen. Die von hier eingegangenen Steuergelder hat man für alles mögliche andere verwendet, nur nicht dafür, endlich einmal auch für die dringendsten Bedürfnisse des Bezirkes etwas im Interesse der Allgemeinheit und der Steuerzahler zu schaffen. Es ist kein unbilliges Verlangen, wenn die Steuerträger des Bezirkes endlich einmal auch von der Regierung sehen wollen, daß man ihren gerechten und bescheidenen Wünschen Rechnung tragen will. Die reichen Bodenschäze und Waldprodukte des Bezirkes fordern eine bessere Verkehrsverbindung, um diese Produkte der Allgemeinheit schneller und billiger zuführen zu können.

Aber auch die Bewohner des Bezirkes selbst können Anspruch darauf erheben, daß man ihnen entsprechend ihrer Steuerleistung und ihren sonstigen Opfern, die sie insbesondere während des Krieges an Gut und Blut für das Vaterland gebracht haben, auch entsprechende Verkehrsverhältnisse schafft, nicht aber, daß man allen derartigen Wünschen seitens der Regierung von vornherein immer nur ablehnend gegenübersteht.

Der Ausbau der Strecke nach Pram und die gleichzeitige Elektrifizierung der ganzen Bahnlinie von Lambach nach Pram ist ein Gebot der Notwendigkeit nicht bloß im Interesse des Bezirkes, sondern auch im Interesse des ganzen Landes. Jetzt wäre auch die beste Gelegenheit zur Realisierung dieses so notwendigen Projektes, nachdem man ja allenthalben daran geht, für Arbeitslose Arbeit und Beschäftigung zu schaffen, um endlich mit dem Abbau der doch nur auf Kosten der Steuerträger gehenden Arbeitslosenunterstützung beginnen zu können.

Die Gefertigten stellen daher den Antrag:

Die Nationalversammlung wolle beschließen:

„Das Staatsamt für Verkehrsweisen hat den Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnlinie Lambach—Haag am Hausruck zum Anschluß an die Bahnstrecke Wels—Simbach in der Station Pram sofort als Notstandsbau in Angriff zu nehmen und die dazu notwendigen Gelder flüssig zu machen.“

In formeller Beziehung wolle dieser Antrag dem Verkehrsausschuß zugewiesen werden.

Wien, 2. Juli 1919.

Dr. Angerer.	Josef Krögl.
Dr. Dinghofer.	Dr. Ursin.
M. Pauly.	Waber.
Schürff.	Bernh. Egger.
J. Birchbauer.	Kittinger.
Schöchtner.	Größbauer.
J. Mayer.	Cleßin.
Dr. Straffner.	Müller-Guttenbrunn.