Raths-Protokoll

über die

außerordentliche Sitzung des Gemeinderathes der k. k. l. f. Stadt Steyr

am 18. März 1901.

Gegenwärtig:

Der Vorsitzende: Herr Bürgermeister Johann Redl. Der Vicebürgermeister Herr Franz Lang. Die Herren Gemeinderäthe: Edmund Aelschker, Dr. Franz Angermann, Gottlieb Bruckschweiger, Alexander Busek, Ferdinand Handstanger, Karl Heindl, Josef Hiller, Josef Huber, Leopold Köstler, Mathias Perz, Ferdinand Reitter, Dr. August Redtenbacher, Victor Stigler, Franz Tomitz und Josef Tureck. — Ferner sind anwesend: Herr Stadtsecretär Franz Gall und als Schriftführer Herr Franz Schmidbauer. — Entschuldigt sind die Herren Gemeinderäthe Anzengruber und Schönauer.

Der Herr Vorsitzende constatiert die Beschlussfähigkeit des Gemeinderathes, ersucht die Herren Gemeinderäthe Bruckschweiger und Handstanger, die Verification des Protokolles zu übernehmen und erklärt um 3 Uhr nachmittags die Sitzung für eröffnet.

Weiters bemerkt der Herr Vorsitzende: Zweck der heutigen Sitzung sei die Berathung und Beschlussfassung über eine Petition an das Abgeordnetenhaus in Betreff des Ausbaues der Steyrthalbahn aus Staatsmitteln.

Da nach § 58 G. St. das Petitionsrecht dem Gemeinderathe vorbehalten ist, so ersuche ich den Obmann der Rechtssection, den Gegenstand der Tagesordnung vorzutragen.

Herr G.-R. Dr. Angermann führt aus: Wie bekannt, wurde die Eisenbahnvorlage, welche für die Alpenländer von besonderer Wichtigkeit ist, im Abgeordnetenhause in Berathung gezogen und ist die erste Lesung dieser Vorlage, in welcher enthalten ist, dass zur Unterstützung des Ausbaues von Localbahnen 13 Millionen Kronen bewilligt werden, bereits dem Eisenbahnausschusse zugewiesen worden. Nachdem nun zu dieser Vorlage auch die Pyhrnbahn gehört, welche als Fortsetzung der Kremsthalbahn demnächst in Bau genommen werden soll, so erscheint auch der Ausbau der Steyrthalbahn bis Herndl, um nicht von der Hauptlinie abgeschnitten zu werden, dringend geboten. Es sei daher jetzt der Zeitpunkt gekommen, dass der Gemeinderath der Stadt Steyr an die Regierung mit der Bitte herantritt, dass dieselbe den Ausbau der Steyrthalbahn von Agonitz bis Herndl zum Anschlusse an die Hauptlinie in der Länge von 5·8 Kilometern gleichzeitig mit dem Baue der Pyhrnbahn aus Staatsmitteln in Angriff nehme, bezw. dass die Baukosten für diese Strecke aus dem für Localbahnen bewilligten Fonde von 13 Millionen Kronen bewilligt werden. Die letzten Hochwasserschäden an der Steyrthalbahn, sowie die täglich geringer werdenden Einnahmen haben es mit sich gebracht, dass die Steyrthalbahn ihr Actiencapital kaum mehr verzinsen kann, und wenn die Pyhrnbahn gebaut würde ohne Anschluss an die Steyrthalbahn, so würden die Verhältnisse noch trauriger werden, da der Hauptverkehr von Steyr abgelenkt werden würde. Die Stadtgemeinde Steyr, welche an dem Baue der Steyrthalbahn ohnehin mit einem Capitale von 600.000 K betheiligt ist, könne in ihrer gegenwärtigen Finanzlage nichts mehr thun und auch die übrigen Interessenten können infolge der ungünstigen Geschäftsverhältnisse nichts mehr zeichnen. Wenn die Steyrthalbahn nicht eine Sackbahn bleiben soll, was für die Stadt Steyr und für das ganze Steyrthal von großem Nachtheil wäre, muss die Regierung unterstützend eingreifen, da die Aufbringung der Baukosten für die Strecke Agonitz—Herndl im Betrage von 500.000 K durch Privatinteressenten ganz unmöglich ist. Der Herr Bürgermeister habe die Bitte um Uebernahme dieser Baukosten aus Staatsmitteln bei Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister bereits persönlich vorgebracht und handle es sich daher heute darum, dieser Bitte durch eine Petition Nachdruck zu verleihen.

Die Petition lautet:

Hohes Abgeordnetenhaus des österreichischen Reichsrathes!

In der 23. Sitzung des hohen Hauses hat Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister anlässlich der Einbringung der Investitionsvorlage die Mittheilung gemacht, dass in dieser Regierungsvorlage auch für die Bedürfnisse der Localbahnen Vorsorge getroffen ist. Es ist somit dem hohen Hause anheimgestellt, zu beschließen, welchen Localbahnen mit den durch die Vorlage in Aussicht genommenen Mitteln in erster Linie Hilfe gebracht werden soll.

Der Bau der Pyhrnbahn, welcher nach der Investitionsvorlage ganz gewiss in kurzer Zeit erfolgen wird, macht auch den gleichzeitigen Ausbau der nur 5·8 Kilometer langen Bahnlinie Agonitz—Herndl der Steyrthalbahn nothwendig, wenn nicht der Stadt Steyr und ihrem Hinterlande unersetzliche Nachtheile und schwere wirtschaftliche Verluste zugehen sollen. Die in schuldiger Ehrerbietung unterfertigte Gemeindevertretung der l. f. Stadt Steyr erlaubt sich daher die Aufmerksamkeit des hohen Hauses auf den Ausbau der Steyrthalbahn zu lenken, indem sie im Nachstehenden jene Umstände auseinanderzusetzen versucht, welche den Ausbau der Steyrthalbahn von Agonitz bis Herndl gleichzeitig mit dem Bau der Pyhrnbahn nothwendig machen und welche zu der Bitte drängen, es möge dieser Ausbau auf Staatskosten bewirkt werden.

Den Bau der Pyhrnbahn vorausgesetzt, ist es schon vom Standpunkte des allgemeinen Verkehres eine unabweisliche Nothwendigkeit, dass zwischen der bezeichneten Hauptbahn und der 32 Kilometer langen Steyrthalbahn (von Steyr bis Agonitz) keine Lücke bleibt, weil die auszubauende Verbindungsstrecke von Agonitz bis Herndl nur 5·8 Kilometer lang ist und weil die Herstellung dieser kurzen Verbindung auf keinerlei bauliche Schwierigkeiten stößt. Die Nichtausführung dieser Verbindungsstrecke würde aber die Stadt Steyr und die im Steyrthale gelegenen Orte von dem Verkehre mit dem Gerichtsbezirk Windischgarsten und dessen Umgebung gänzlich ausschließen und dem bezeichneten Landestheile die Benützung der kurzen Verbindung mit dem Süden durch die Pyhrnbahn außerordentlich erschweren, wenn nicht ganz unmöglich machen.

Zwischen der Stadt Steyr sowie dem Steyrthale einerseits und den im Windischgarstner Gerichtsbezirk gelegenen Gemeinden andererseits, besteht ein reger Geschäftsverkehr. Die Bevölkerung dieses Bezirks ist aus alter Zeit gewohnt, einen großen Theil ihrer Bedürfnisse aus der Stadt Steyr zu beziehen, die Mühlen im Steyrthal setzen dort einen großen Theil ihrer Erzeugnisse ab, während der Bedarf an Schnittholz, des Holzes für die Holzstoffbereitung, Holzkohle u. dgl. für das Steyrthal wieder aus dem Windischgarstner Gebiete gedeckt wird. Durch den Bau der Pyhrnbahn ohne gleichzeitigen Ausbau der Steyrthalbahn müssten diese Geschäftsverbindungen sofort verloren gehen und es wäre nicht nur die gesammte Holzindustrie im Steyrthal in ihrer Existenz und Fortentwicklung bedroht, sondern es müssten auch die Handel- und Gewerbetreibenden in der Stadt Steyr außerordentlichen Schaden leiden, ja manche von ihnen dem geschäftlichen Ruine zugeführt werden.

Der Bau der Pyhrnbahn bei gleichzeitigem Ausbau der Steyrthalbahn durch Anschluss an die erstere wird aller Voraussicht belebend auf die Industrie und den Verkehr im Steyrthal überhaupt wirken. Dies geht schon daraus hervor, dass für die meisten Stationen der Steyrthalbahn durch diese Bahnbauten ganz wesentlich kürzere Verbindungen nach dem Süden geschaffen werden, wodurch auch die Frachtsätze für Waren, die von diesen Stationen aus dem Süden bezogen oder dort hingesendet werden, eine ebenso wesentliche Herabsetzung erfahren. Diese Verbilligung der Fracht wird den Sensenwerken, und namentlich auch der ohnedies nothleidenden Messerindustrie fördernd zugute kommen, da sie bei dem Bezug von Stahl und bei Versendung ihrer Producte nach dem Süden viel günstigere Tarifsätze erhalten, als dies bisher der Fall war. Die Pyhrnbahn wird in die nächste Nähe der Holzgewinnungsstätten geführt. Ein großer Theil des bis nun auf der Steyr getrifteten Holzes wird mit der Bahn befördert, und nur bei Anschluss der Steyrthalbahn an die Pyhrnbahn den an der Steyr gelegenen Werken zugeführt werden. Die angestrebte Bahnverbindung wird aber auch die Ausnützung der sehr bedeutenden nicht in Verwendung genommenen Wasserkräfte des Steyrflusses sowie das Entstehen neuer Industrien im Steyrthal ermöglichen und eine bedeutende Hebung sowohl des Bedürfnisverkehres als auch des Fremdenverkehres auf der Steyrthalbahn zur Folge haben. Es braucht nicht erst hervorgehoben

zu werden, dass mit dieser Hebung des Verkehres auch die Hebung der Einnahmen aus dem Betrieb der Steyrthalbahn im geraden Verhältnisse steht und dass es nur unter den angegebenen Bedingungen möglich ist, die schwierige Lage der Steyrthalbahn für die Zukunft zu bessern und diesem Unternehmen wenigstens eine bescheidene Rentabilität zu sichern.

Aus dem Vorhergesagten möge auch entnommen werden, welche schädlichen Einwirkungen der Bau der Pyhrnbahn für die Verkehrs- und Geschäftsverhältnisse in Steyr und im Steyrthale äußern müsste, wenn nicht gleichzeitig mit denselben auch der Ausbau der Steyrthalbahn durchgeführt wird. Die Herstellung des nothwendigen Ausbaues der Steyrthalbahn durch den Anschluss derselben an die Pyhrnbahn ist daher wirklich nur ein Gebot der Billigkeit, dem sich der Stgat nicht entschlagen kann, wenn er seiner Verpflichtung, den berechtigten Bedürfnissen seiner Bewohner Rechnung zu tragen, nachkommt. —

Was insbesondere die Stadt Steyr betrifft, so hat der Staat dieser Stadt gegenüber besondere Verbindlichkeiten; denn gerade sie — die zweitgrößte Stadt Oberösterreichs — ist durch den Bahnverkehr von allen Hauptlinien abgeschnitten und hat durch ihre Bahnverbindungen gewiss keine Vortheile. — Was wäre heute Steyr, wenn die Hauptlinie Wien-Linz über Steyr gienge und wenn die Abzweigungen von der Hauptlinie anstatt von dem unbedeutenden St. Valentin von Steyr aus weggeführt worden wären! Abgesehen davon, ist Steyr auch durch den Bau der Bahnlinie Amstetten—Kleinreifling geschädigt worden, weil durch sie der Verkehr von Steyr eine Ablenkung erfahren hat. Und nun wird die Pyhrnbahn gebaut, wodurch die Strecke Gaisbach—St. Valentin—Kleinreifling definitiv und für alle Zukunft nur zu einer Bahnstrecke für den Lastenverkehr herabsinkt. Heute schon verkehrt kein Schnellzug mehr über Steyr, künftighin wird auch der Personenzugsverkehr nur die stiefmütterlichste Behandlung erfahren und auf das Allernothwendigste beschränkt werden. Auf der Strecke Steyr—Kleinreifling verkehren ja heute nur mehr drei Personenzüge innerhalb 24 Stunden, künftighin wird sie auf den reinen Pendelverkehr angewiesen sein.

Damit steht wohl kaum im Einklang, dass Steyr vor Jahren einmal der Sitz der Betriebsdirection der Kronprinz Rudolfsbahn war, dass eine große Anzahl von Beamtenfamilien ihren Wohnsitz in Steyr hatten und ihre ganz bedeutenden Einnahmen alljährlich dem geschäftlichen Verkehre der Stadt Steyr zufließen ließen. Die Betriebsdirection wurde anlässlich der Verstaatlichung der Kronprinz Rudolfsbahn von Steyr abgezogen und als theilweiser Ersatz dafür die Einnahmen-Controle der Staatsbahnen nach Steyr verlegt. Auch diese wurde der Stadt Steyr baldigst genommen, worauf ihr für einige Jahre nur mehr die Wagendirigierung zugewiesen blieb. Schließlich ist auch diese von Steyr abberufen worden. Heute hat Steyr vom Bahnbetriebe nichts mehr als das Bahnbetriebsamt, das nothwendigste Strecken-Erhaltungspersonale und einige Conducteursfamilien, welch' letztere übrigens fast ausschließlich außerhalb Steyr's wohnen.

Wie aus den Ergebnissen der letzten Volkszählung ersehen werden kann, ist die Stadt Steyr im entschiedenen Rückgange begriffen. Die Bevölkerung, die Einwohnerzahl hat seit der Volkszählung im Jahre 1890 um circa 4000 Personen abgenommen. Es kann doch unmöglich in der Absicht der Regierung gelegen sein, diesen Rückgang eines uralten Gemeinwesens durch den Bau der Pyhrnbahn zu beschleunigen und fördern zu helfen, ohne durch ein kleines Opfer auch den Interessen dieses Gemeinwesens wenigstens einigermaßen Rechnung zu tragen!

Soll aber den Interessen der Stadt Steyr und ihres Hinterlandes, des Steyrthales, beim Baue der Pyhrnbahn Rechnung getragen werden, so muss gleichzeitig mit diesem Bahnbau auch die Steyrthalbahn von Agonitz bis zum Anschluss an die neue Hauptbahn fortgeführt werden. Ein späterer Anschluss der Steyrthalbahn an die Pyhrnbahn wäre zwecklos, weil die bestehenden Handelsbeziehungen eine Unterbrechung erleiden müssten, und einmal verloren, nicht wiedergewonnen werden könnten. Ueberdies würde die Ausführung des Ausbaues der Steyrthalbahn gleichzeitig mit dem Baue der Pyhrnbahn, also ohne Aufstellung einer eigenen Bauleitung und zwar durch die vom Staate bestellten Aufsichtsorgane und Unternehmer weitaus billiger kommen, als wenn diese Strecke eventuell später einmal durch eine eigene Bauunternehmung an die Pyhrnbahn angeschlossen werden würde.

Die Baukosten dieser Verbindungsstrecke von Agonitz nach Herndl betragen nach dem Kostenanschlage der Tracierungsabtheilung des k. k. Eisenbahnministeriums — wenn man den eingesetzten Betrag für Beschaffung der schon vorhandenen Fahrbetriebsmitteln abrechnet — rund 530.000 *K*. Wenn man erwägt, dass das Baucapital der bestehenden Strecken der Steyrthalbahn, welches 3,846.000 *K* betragen hat, ganz ohne Inanspruchnahme des Staates nur von Steyr und seiner Umgebung aufgebracht worden ist, und dass für dieses Capital gar keine Verzinsung geleistet worden ist und in absehbarer Zeit auch nicht geleistet werden wird, so wird man begreiflich finden, dass für den Ausbau der Steyrthalbahn seitens der Interessenten keine neuen Opfer gebracht werden können. Neue Interessenten für den Ausbau der Steyrthalbahn sind nicht vorhanden, weil die Verbindungslinie Agonitz—Herndl weder neue Ortschaften noch neue Industrie-Unternehmungen berührt. Die Hauptinteressenten der Steyrthalbahn, — die Stadtgemeinde Steyr und die Unternehmung selbst sind außerstande, weitere Opfer für den Ausbau dieser Localbahn zu bringen. Die Stadt Steyr, welche sich durch ihre Betheiligung an den jetzt bestehenden Strecken der Steyrthalbahn mit 606.000 *K* im wahren Sinne des Wortes verblutet hat, kann bei ihrer gegenwärtigen misslichen wirtschaftlichen und finanziellen Lage keine neuen Opfer bringen. Sie ist schon jetzt kaum mehr in der Lage, die Zinsen und Amortisation ihrer Schuldcapitalien von 2,600.000 *K* aufzubringen und dabei ihre laufenden Ausgaben, die ohnedies auf das Nothwendigste beschränkt bleiben müssen, zu decken. Die Umlagen für Gemeindezwecke reichen schon jetzt kaum zur Deckung der laufenden unabweislichen Ausgaben hin und eine Erhöhung derselben ist bei der gegenwärtigen sehr prekären Lage ihrer Bürger fast nicht mehr möglich. Eine eventuell unabweislich werdende Erhöhung der schon 60% betragenden Gemeindesteuer musste übrigens zur Deckung der vorhandenen laufenden Ausgaben dienen und dürfte über den unabweislichen Bedarf nicht hinausgehen. Der Stadt Steyr ist es daher ganz unmöglich, durch die Aufnahme eines neuen größeren Darlehens den Ausbau der Steyrthalbahn zu fördern.

Die finanzielle Lage der Steyrthalbahn ist zu bekannt, um sie hier noch ausführlich darlegen zu müssen. Es möge genügen, wenn in dieser Beziehung auf die beiliegende Uebersicht über die Geschäftsverhältnisse der bestehenden Strecken dieser Localbahn verwiesen wird.

Dies alles führt darauf hin, dass zur Tragung der Kosten des Ausbaues der Steyrthalbahn nur der Staat herangezogen werden kann, und dass für den Fall des Baues der Pyhrnbahn auch der Ausbau der Steyrthalbahn eine unausweichliche Consequenz des letzteren ist. Da weiters aus dem Bestand der Steyrthalbahn einzig und allein nur der Staat einen Gewinn zieht, der ohne Rücksicht auf eine Hebung des Verkehres heute schon ca. 70.000 *K* jährlich an ärarischen Abgaben und Nutzen aus dem Eisenbahn-Uebergangsverkehr beträgt, womit ein Capital von 1,750.000 *K* landesüblich verzinst ist, wird wohl niemand das Verlangen der gefertigten Stadtgemeinde-Vertretung als ein unbescheidenes ansehen können, dass der Staat gleichzeitig mit dem Baue der Pyhrnbahn auch für den Ausbau der Steyrthalbahn von Agonitz nach Klaus aus eigenen Mitteln Sorge trage.

Auf Grund des in der Sitzung des Gemeinderathes der l. f. Stadt Steyr vom 18. März 1901 gefassten einstimmigen Beschlusses stellt deshalb die in aller Ehrerbietung gefertigte Stadtgemeinde-Vertretung die Bitte:

„Ein hohes Abgeordnetenhaus des österr. Reichsrathes möge beschließen, es sei die k. k. Regierung aufzufordern, gleichzeitig mit dem Baue der Pyhrnbahn auch den Ausbau der Steyrthalbahn, also den Ausbau der Verbindungslinie Agonitz—Herndl aus Staatsmitteln zu bewirken.

Steyr, den 18. März 1901.

Herr G.-R. Stigler bemerkt, dass nach den Ausführungen des Herrn Referenten und nach dem Inhalte der Petition nur wenig zu sagen erübrige. Die Nothwendigkeit des Ausbaues der Steyrthalbahn bis Herndl sei auch schon im o.-ö. Landtage anerkannt worden und erst im Vorjahre habe der Landtag über seinen Antrag eine Resolution in dem Sinne gefasst, dass im Falle einer Fortsetzung der Kremsthalbahn der Ausbau der Steyrthalbahn eine nothwendige Consequenz ist und dürfte es in Steyr und im ganzen Steyrthale kaum jemanden geben, der von der Nothwendigkeit des Ausbaues der Steyrthalbahn nicht überzeugt wäre. Es sei zu hoffen, dass die Reichsvertretung und die Staatsbahnverwaltung diese Angelegenheit im günstigen Sinne erledige. Er ersuche daher, dass der löbliche Gemeinderath dieser Petition seine Zustimmung gebe und dass der hochverehrte Herr Bürgermeister und Reichsrathsabgeordnete seinen ganzen Einfluss aufbiete, dass die Reichsvertretung in dieser Richtung eine günstige Entscheidung fälle.

Der Herr Bürgermeister erklärt, dass er für die Realisierung dieser Angelegenheit seinen ganzen Einfluss aufbieten werde. Er habe bereits mit mehreren Eisenbahnausschüssen gesprochen, welche ihn versicherten, dass sie für den Ausbau der Steyrthalbahn eintreten werden.

Hierauf wird die Petition einstimmig angenommen.

Schluss der Sitzung.

Der Vorsitzende:

Die Verificatoren:

Der Schriftführer:

Druck von G. Bruckschweiger in Steyr. 01-4