

Die vergessene Bahn

**KREMS-
GFÖHL**

© 2005

Alle Rechte vorbehalten bei
Friedrich Weber

VORWORT

Die vorliegende Publikation ist der projektierten und inzwischen vergessenen Bahn „Krems - Gföhl“, geplant bis Gutenbrunn bzw. Zwettl, gewidmet. Dieses Projekt, von 1895 – 1928 betrieben, verdeutlicht die politische Vernachlässigung des Raumes um Gföhl als Wirtschaftsort und in Verkehrsangelegenheiten, abgesehen vom damals wichtigen Viehmarkt. Der „Gföhler Raum“ verfügte über keinen direkt gewählten politischen Vertreter im Landtag oder im Reichsrat, wurde also von „auswärtigen Abgeordneten“ vertreten, welche natürlich mehr auf ihren „Heimatbezirk“ achteten, als auf den Randbezirk, den sie zusätzlich zu vertreten hatten. Dieses Manko an politischer Bedeutung äußert sich insbesondere gegenüber dem oberen Waldviertel. Diese Bedeutungslosigkeit im wirtschaftspolitischen Leben hinterließ natürlich gravierende Spuren in der Entwicklung der regionalen Strukturen, welche bis heute spürbar sind und ihre Wurzeln im vorigen Jahrhundert haben. An Hand der Darstellung des angestrebten Bahnbaues kann nachvollzogen werden, wie dieser immer wieder hinausgeschoben wurde und welche Entscheidungskriterien zur Verhinderung des Projektes geführt haben.

Durch die wirtschaftspolitische Ignorierung eines ganzen Landstriches ist nicht nur der örtlichen Wirtschaft ein enormer Schaden entstanden sondern vor allem den hier lebenden und arbeitenden Menschen, da sie am „allgemeinen Wirtschaftsleben“ kaum Anteil nehmen konnten.

Zur umfassenden Dokumentierung werden Schriftverkehr, Zeitungsausschnitte, Protokolle von Gemeinderatssitzungen, Pläne etc. zum Teil wiedergegeben. Damit soll auch der Versuch unternommen werden, Verbindungen zu alten Gföhler Familien herzustellen bzw. Erinnerungen an längst vergangene Personen des öffentlichen Lebens zu bewahren.

Aus den ausführlichen Berichten und wirtschaftlichen Darlegungen kann über die wirtschaftliche Potenz des Waldviertels geschlossen werden. So manche Darstellung erlaubt einen Einblick und Beurteilung der Ökonomie der Jahrhundertwende und der folgenden Jahre.

Form und Schreibweise werden in der ursprünglichen Schriftweise aufgezeigt, damit sich der Leser auch diesbezüglich ein entsprechendes Bild verschaffen kann.

Alle offiziellen Textstellen sind in Schriftgröße 11 gedruckt, alle Ergänzungen und Darlegungen des Autors in Schriftgröße 10.

Mag. Herbert Stastny schreibt 1982 zur Bahnfrage im Heimatbuch Gföhl:

„Seit dem 8. Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts bestanden Pläne, den Markt Gföhl an das bestehende Bahnnetz anzuschließen. Die verschiedensten Überlegungen wurden angestellt. Aber der Kreis um Postmeister Ernest Thum und die „Wirtschaftspartei“ konnte im eigensten Interesse eine Verwirklichung immer wieder hinausschieben, da sie den Transport auf dieser Strecke dominierten. Nach dem Tode Thums im Jahre 1896 wurden Pläne einer Bahnverbindung besonders gefördert. Zuerst bestand die Absicht, von der projektierten Bahn Krems - Gutenbrunn einen Flügel nach Gföhl zu legen. Die Gemeinde hatte bereits 1000 Gulden bei Carl Lechner aufgenommen als Beitrag für Trassierungsarbeiten, am liebsten hätte man aber eine Normalspurbahn Krems – Gföhl gehabt. Dafür sprach man auch in Wien vor, und anlässlich der Begehung dieses Projektes wurden Parlamentsabgeordnete bei Edhofer bewirtet und ihnen der Gemeinderatsbeschluss unterbreitet (14.11.1898). Da das Projekt noch nicht spruchreif war, tauchte die Idee auf, eine Bahnlinie von Hadersdorf über Langenlois nach Droß und Gföhl zu legen (13.2.1899).“

Im „Bahnagitationskomitee“ sind die Vertreter der Gemeinden und der Wirtschaft vertreten, wobei auf Grund der Größe dem Gut Gföhl bei Jaidhof der Familie Gutmann natürlich eine besonders wichtige Rolle zukommt. Zu dieser Zeit stellt fast jede Ortschaft eine eigenständige Gemeinde dar, weshalb eine umfangreiche Korrespondenz geführt werden muss und Entscheidungen vielfältige Interessen zu berücksichtigen haben. Obmann des Bahnkomitees ist der Kremser Bürgermeister Heinemann.

Das erste Schriftstück, welches archiviert ist, datiert vom 29. Juni 1895. Es ist von Bürgermeister Haslinger aus Gföhl an seinen Amtskollegen Bürgermeister Heinemann in Krems gerichtet und lautet:

Euer Wolgeboren !

Wie ich in meinem letzten Schreiben erwähnte hat der Bahnausschuß in Gföhl über Ablebens des Herrn Wilhelm Ritter von Gutmann die Tätigkeit für einige Wochen eingestellt.

In der nächsten Woche beginnt neuerlich die Tätigkeit dieses Comitees und findet zu diesem Zwecke eine Sitzung statt.

Es ist mir auch mitgeteilt worden, daß die löbl. Stadtgemeinde Krems bereits um die Vorcommission für eine Kremstalbahn angesucht hat, und möchte Euer Wolgeboren ersuchen mir wissen zu lassen ob dies auf Wahrheit beruht um dann in der Versammlung hierüber referieren zu können, und diesbezüglich eine Vereinigung ... nähere Fühlung mit dem Comitee Gföhl und d. löbl. Stadtgemeinde Krems zustande zu bringen.

Es wäre mir recht angenehm wenn ich bis zur nächsten Sitzung, welche wahrscheinlich Mittwoch sein wird, Antwort erhalten könnte und bedanke mich hiefür im Vorhinein.

Hochachtungsvoll
C. Haslinger

Max Gutmann, dessen Familie weitverstreute Besitzungen verwaltet, antwortet aus Witkowitz zu einer Sitzungseinladung an den Bürgermeister von Krems:

Witkowitz, 11. Juli 1895

Euer Hochwolgeboren !

In höflicher Beantwortung Ihrer sehr geehrten Zuschrift vom 8. ds. bedaure ich lebhaft nicht selbst die Ehre haben zu können, Sie bei Gelegenheit Ihres Aufenthaltes in Gföhl dort zu begrüßen, und werde ich zu der Besprechung hinsichtlich der Errichtung einer Lokalbahn von Krems über Gföhl nach Zwettl einen Delegierten entsenden.

Mit besten Empfehlungen und
vorzüglicher Hochachtung
Max Gutmann

Mit Schreiben vom 10. Juli 1895 teilt der Gföhler Bürgermeister Haslinger Herrn Dr. Heinemann mit:

Euer Wolgeboren !

Höflich bezugnehmend auf Ihre geehrte Zuschrift vom 8. Juli d. J. beehre ich mich Ihnen mitzuteilen, daß ich den Bahnausschuß Gföhl sowie die Herren Baron Wacken in Idolsberg u. H. Baron Ehrenfels in Brunn zu der am 14. d. M. um 3 Uhr Nm. in Gföhl stattfindenden Besprechung, betreffend Bahn-Angelegenheiten, eingeladen habe, u. z. über Wunsch des Bahnausschusses.

Als geeignetes Locale zu diesem Zwecke wurde der Saal in Edhofer`s Gasthof in Gföhl bestimmt.

Gföhl, am 10. Juli 1895

Carl Haslinger
Bürgermeister u. prov.
Obmann des Bahn Comittees

Nach der Besprechung in Gföhl wird eine örtliche Ausschusssitzung abgehalten und die Stadtgemeinde Krems wie folgt informiert:

Z. 315/1895

Löbl. Bürgermeisteramt in Krems

Die Gemeinde - Vorstehung Gföhl wurde in der Versammlung am 14. Juli betreffend der Besprechung in Bahnangelegenheiten ersucht, sich an die löbl. Stadtgemeinde Krems anzuschließen.

Zu diesem Zwecke wurde eine außerordentliche Gemeinde-Ausschußsitzung ausgeschrieben, deren Beschlüsse ich nachstehend bekannt gebe.

Die Gemeinde - Vorstehung Gföhl begrüßt aufs freudigste die Tätigkeit der Gemeinde Krems und des Kremsthal in Angelegenheit des Bahnbaues durch das Kremsthal nach Gföhl, schließt sich diesem Projecte an in der Voraussetzung, daß die Stadtgemeinde Krems Alles daran setzen wird, das Bahnproject zu verwirklichen und in der Erwartung, daß die billigen Wünsche der Gemeinde Gföhl betreffs Anlage des Bahnhofes Gföhl berücksichtigt werden.

Dagegen wird die Gemeinde Gföhl Alles in ihren Kräften Liegende aufbieten um den Bahnbau zu ermöglichen.

Als Vertreter der Gemeinde Gföhl in Bahnbauangelegenheit bleiben die schon seinerzeit im Ausschusse gewesen Herren: u. z. Thanner Theodor k. k. Bezirksrichter, Ettenauer Franz, Pfarrer in Gföhl, Lechner Carl, Lederer und Haslinger Carl, Kaufmann und Bürgermeister Gföhl.

Gemeinde-Vorstehung Gföhl

am 19. Juli 1895

Carl Haslinger
Bürgermeister

Hinsichtlich erforderlicher Daten bezüglich Kosten und Rentabilität ergeht folgendes Schreiben:

Z. 333

An die

löbl. Stadtgemeinde Vorstehung Krems

Es wird ergebenst zur Kenntnis gebracht, daß die Gemeinde-Vorstehung Gföhl auf Anrathen des Herrn Director des Eisenbahnbauamtes Wien beim hoh. n.ö. Landesausschuß um die kostenfreie Erhebung der Verkehrs-, Rentabilitäts- u. Terrainverhältnisse und der beiläufigen Auslagekosten mit Rücksicht der projektirten Bahnlinie von Gföhl nach Krems angesucht hat.

Gemeinde-Vorstehung Gföhl

am 3. August 1895

Carl Haslinger

Dr. Ludwig Heinemann, Bürgermeister von Krems, erstattet am 16. November 1895 folgende Anfrage an den Landesausschuß:

Z. 9013/1895; 4757 Bz. Hoher Landes-Ausschuß !

Der ergebenst gefertigte Gemeinde-Vorstand erlaubt sich an den hohen Landes-Ausschuß die höfliche Anfrage, ob es Hochdemselben möglich wäre uns innerhalb 2 bis 3 Tagen Mittheilung machen lassen zu können, welche Gemeinden die Bahn zwischen Krems und Guttenbrunn berühren dürf-

te, und wie die Trace geführt werden soll, ferner von welchem Punkte aus die Abzweigung nach Gföhl geschehen wird.

Es herrscht auf der ganzen Strecke unter den Bewohnern des Kremstales eine erfreuliche, und freudige Erregung über dieses von hohen Landes-Ausschusse vorgeschlagene Projekt.

Wir erhielten bereits von mehreren Gemeinden Anfragen wie die Trace geführt wird, und fügten selbe auch die Bemerkung bei: Sie können über die Beitragsleistung erst dann berathen, wenn die Trace bekannt gemacht sein wird.

Der Gemeinde-Vorstand Krems bittet daher um gütige Mittheilung hierüber, so auch bitten wir darüber uns gütigst aufklären zu lassen, ob die Geldbeträge welche die Gemeinden und Interessenten für Stamm-Actien zeichnen, denselben Antheil an dem Erträgniss der Bahn haben, als die Beträge, welche vom Lande zu diesem Bahnbau gegeben werden.

Wir bitten nochmal um gütige Beantwortung der gestellten Fragen, und zeichnet

Hochachtungsvoll

Der Bürgermeister

Dr. Ludwig Heinemann

Director Weeber vom N.ö. Landes-Eisenbahn-Amt antwortet am 22. November 1895, wobei er besonders darauf hinweist, dass seitens der einzelnen Gemeinden keine „**kleinlichen Standpunkte**“ vertreten werden sollen „**und die Bereitwilligkeit zum Zustandekommen des Unternehmens nicht von kleinlichen und localen Wünschen abhängig gemacht werden**“. Die Zeiten haben sich anscheinend seit damals nicht geändert, obwohl man aus der Vergangenheit lernen sollte und könnte.

Das Bahnkomitee nimmt zum Projekt am 25. November 1895 neuerlich Stellung, worauf Dir. Weeber am 30. November unter anderem antwortet:

„ ... Was das Detail der Trassenführung sowie der Abzweigung des Flügels nach Gföhl anbelangt, so kann nur das in dem hierortigen Schreiben vom 22. d. M., Z. 399, Gesagte wiederholt werden, nämlich, daß hierüber in dem gegenwärtigen Stadium des Projectes keine genaueren Angaben gemacht werden können, nachdem diese Details, von welchen wie es scheint, das Interesse für die Bahn abhängig gemacht wird, nur durch ein in einem späteren Zeitpunkte auszuarbeitendes technisches Elaborats unter Bedachtnahme auf die Oeconomie und Zweckmäßigkeit festgelegt werden können.

Es unterliegt natürlich gar keinem Anstande die Beitragszahlungen bis zu diesem Zeitpunkte hinauszuschieben, nur glaube ich aufmerksam machen zu sollen, daß in diesem Falle die Projectskosten unbedingt von den Localinteressenten getragen werden müssen, wenn auch der Landes-Ausschuss gewiß keinen Anstand nehmen wird, das Project, welches eine vollständige Terrain-Aufnahme und daher eine monatelange Arbeit erfordert, in der Reihenfolge der erliegenden Anmeldungen im kommenden Jahre zum Selbstkostenpreise anfertigen zu lassen. Dann werden die Localinteressenten Gelegenheit haben, sich hinsichtlich Ihrer Beiträge zu entscheiden, und wird eine Vorlage an den Landtag in einer späteren Session erstattet werden können.

In der kommenden Landtagssession kann, wenn bis dahin die Interessenten die auf sie entfallenden Beiträge nicht gezeichnet haben, natürlich keine Vorlage eingebracht werden; ebensowenig kann mit der Regierung wegen Übernahme von Stammactien in Verhandlung getreten werden. Das Hinausziehen hat daher im allergünstigsten Falle den Verlust eines Jahres zur Folge, ...

Dem Ansinnen das Ergebnis der commissionellen Erhebungen auszufolgen kann aus prinzipiellen Gründen nicht entsprochen werden; übrigens würde aus den hieramtlich erliegenden Daten auch die Antwort auf die zum Vorwand genommene Frage nicht abzuleiten sein.

Bei den hierortigen Erhebungen handelt es sich doch lediglich um die Feststellung des nach dem Landesgesetz vom 28. Mai 1895 geforderten Mindesterträgnis. ... Die Kenntnis der hierortig aufgestellten Berechnung ist daher für die Actienzeichner von gar keinem Werthe, und sind diese selbst am besten in der Lage sich den Vortheil, den ihnen eine Bahn bringt zu bewerthen und zu capitalisieren.

Die Frage der Spurweite ist bei der am 3. November l. J. abgehaltenen Versammlung so eingehend besprochen worden, daß ich von einer Wiederholung der Gründe, welche die Schmalspur für den vorliegenden Fall nicht nur als zweckmäßig, sondern als einzig denkbare Lösung der Eisenbahnfrage erscheinen lassen, wohl absehen kann. ...

Es handelt sich somit dar nicht darum ob die Interessenten einen größeren oder kleineren Beitrag aufbringen, der ja in jedem Falle gegenüber dem Erfordernis verschwindend ist, sondern um die

Frage das Unternehmen so zu gestalten, daß dessen Förderung im Rahmen des Landesgesetzes möglich wird.

Die gegen die Zweckmäßigkeit und Leistungsfähigkeit einer Schmalspurbahn von mancher Seite vorgebrachten Momente sind durch die Erfahrungen gründlich wiederlegt, ebenso das in der vorliegenden Eingabe neuerlich vorgebrachte Bedenken, daß die Industriellen in der Strecke Krems – Senftenberg von einer solchen Bahn keinen Vortheil haben. ...

Aber wenn dies auch der Fall wäre, so ist die Besorgnis, es würde den Interessenten eine Bahnausführung gegen ihren Willen aufgenötigt werden, ganz unbegründet; das vorgelegte Programm hat nur das Eine für sich, daß es im Rahmen des Landesgesetzes realisiert werden kann, wenn es den Wünschen nicht entspricht, und von den Betheiligten, als ihrem Interesse nicht genügend, abgelehnt wird, so gelangt es ganz gewiß nicht zur Ausführung.

Die letzte Anfrage betreffend ob ein Gesuch um Zinsengarantie für die Stammactien Aussicht hätte vom Landtage berücksichtigt zu werden, vermag ich nur soweit zu beantworten, daß meiner persönlichen Ansicht nach ein Erfolg nicht zu erwarten steht. ...

Zu Diensten stets bereit verbleibe ich ergebenst

Weeber

Aus der Stellungnahme von Dir. Weeber kann abgeleitet werden, dass bei den Interessenten keine Einigung über die Streckenführung und Spurbreite der zu errichtenden Bahn gegeben ist. Aus diesem Dilemma gibt es anscheinend kein Entkommen; dass darunter das gesamte Kremstal zu leiden hat wird wohlwissend akzeptiert. Hinsichtlich der Erbringung der Beitragsleistungen ergeht die Anfrage, inwieweit Naturalleistungen erbracht werden können. Dazu die Stellungnahme des Landes-Eisenbahn-Amtes vom 12. Dezember 1895:

In Beantwortung der geschätzten Zuschrift vom 10. d. M., Z. 9616, beehrt sich das Landes-Eisenbahn-Amt mitzutheilen, daß unter der Voraussetzung, daß das Ausmaß des Bedarfes nicht überschritten wird Natural-Beitragsleistungen, als Grundabtretungen, Schwellenlieferungen, etc. zulässig sind. Selbstverständlich dürfen die Preise die ortsüblichen nicht übersteigen und existiert eine allgemeine Norm für die Preise nicht. ...

Schließlich wird beigefügt, daß die Richtigstellung der bezogenen Vorconcession bereits eingeleitet ist, da eben nur eine Schmalspurbahn im Rahmen des Landesgesetzes vom 28. Mai 1895 unterstützt werden kann.

Der Director

Weeber

Im Anhang der interessante „**Bericht des niederösterreichischen Landesausschusses über die Ablehnung der projectierten schmalspurigen Localbahn Krems – Gutenbrunn mit Abzweigung nach Gföhl**“.

Daraus sind die Beweggründe des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums hinsichtlich der ablehnenden Haltung zu entnehmen. Das Hauptziel des Kriegsministeriums ist die Herstellung einer Bahnverbindung von Iglau nach Amstetten, welche durch das Waldviertel führen soll, wovon auch Ottenschlag und Gutenbrunn betroffen wären. Das Ministerium fürchtet in diesem Zusammenhang, solange dieses Projekt nicht verwirklicht ist, dass durch die Bahnfrage Gutenbrunn – Krems Interessentenbeiträge abfließen und damit das Hauptprojekt des Kriegsministeriums gefährdet sein könnte. Daher verweigert das Reichs-Kriegsministerium vorläufig die Zustimmung zum „untergeordneten Projekt“ Krems – Gutenbrunn mit Abzweigung nach Gföhl.

Der Landesausschuss stellt aber den Antrag an den Landtag das Projekt weiter zu verfolgen um einem benachteiligten Gebiet zu wirtschaftlichem Aufschwung zu verhelfen.

Auszug aus dem Gemeinderatsprotokoll vom 16.3.1896

Gemeinderatssitzung (GR)

Anwesend die Herren: Haslinger, Thum, Tolleschell, Aufreiter, Eettenauer, Westermayer, Thanner, Lechner, Manhardsberger, Breit, Prinz.

I. Mittheilungen des Bürgermeisters in Bahnangelegenheiten, eventuell Beschlußfassung über die zur Verfassung eines generellen Projektes erforderlichen Terrinaufnahmen und der Ausarbeitung der zur Vornahme der Trassenrevision erforderlichen Behelfe, nothwendigen Geldmittel. Gemeindeausschuß Herr Eettenauer stellt folgenden Antrag: In Erwägung, daß die vom h. n.ö. Landesausschusse zur Durchführung der generellen Trassierung der geplanten Eisenbahn von Krems nach Gutenbrunn mit einem Flügel nach Gföhl von den Interessenten geforderten fünftausend Gulden unter allen Umständen aufgebracht werden müssen, wenn nicht diese ganze Eisenbahnangelegenheit ins Wasser fallen soll, und in Erwägung, daß diese geforderte Summe wohl ausschließlich von den interessierten Ge-

meinden als solchen aufzubringen sein wird, beschließt die Gemeindevertretung von Gföhl in ihrer ordentlichen Sitzung am 14. März 1896, daß von Seite der Gemeinde Gföhl zur generellen Trassierung des vorgenannten Eisenbahnprojektes bis zur Höhe von eintausend Gulden die Hälfte jenes Betrages geleistet wird, welcher von der Stadtgemeinde Kreams zu diesem Zwecke gezeichnet wird.

Dabei stellt die Gemeindevertretung von Gföhl die Bitte, der Contract-Ausschuss in Kreams wolle Fürsorge treffen, daß, falls die geplante Bahn von Kreams nach Gutenbrunn wegen ungenügender Zeichnung von Stammactien nicht zu Stande kommen sollte, die generellen Trassierungsarbeiten von Kreams bis Gföhl eventuell als Grundlage einer von Kreams nach Gföhl anzustrebenden Bahn genommen werden könnte.

Obiger Antrag wird einstimmig angenommen und es beschließt die Gemeindevertretung zur generellen Trassierung des Eisenbahnprojektes Kreams-Gutenbrunn mit einer Abzweigung nach Gföhl Anteile in Höhe von 500 fl [Gulden] zu zeichnen.

Weiters beschließt die Gemeindevertretung, sich schriftlich an Herrn R. v. Gutmann mit der Bitte zu wenden, er möge in obgenannter Angelegenheit unterstützend eingreifen.

Um eine Entscheidungsgrundlage zu erarbeiten soll eine schmalspurige Bahn besichtigt werden, worauf die Marktgemeinde Gföhl am 5.5.1896 antwortet:

An das
löbliche Bürgermeisteramt in Kreams

Die gütige Nachricht vom 2. Mai 1896, Zahl 3914, wurde hieramts, sowie allgemein zur freudigen Kenntnis genommen.

Betreffend der Anfrage, ob sich ein oder mehrere Herren von der Gemeinde Gföhl zu einer Reise betreffend die Besichtigung einer schmalspurigen Localbahn anschließen würden, erlaube ich mir die Bitte zu stellen, das löbl. Bürgermeisteramt wolle gefälligst bekannt geben, zu welcher Zeit eine derartige Reise in Aussicht genommen wird.

Einer gütigen Mittheilung entgegensehend zeichnet mit besonderer Hochachtung für die
Marktgemeinde Gföhl
C. Haslinger

Bezüglich Zeichnung von Stammactien teilt die Gemeindevorsteherung von Gföhleramt [eigene Gemeinde] mit:

Löbliche Stadtgemeindevorsteherung Kreams

Auf die wehrte Zuschrift betreff der Zeichnung des Geldbetrages zum Ankauf der Bahnactien hat die Gemeinde Gföhleramt eine Gemeinde-Ausschuß-Sitzung anberaumt, worin beschlossen wurde, den Sitzungsbeschluß vom 17. November 895 aufrecht zu halten, worin bestimmt wurde, daß zum Bau der Kreams – Gföhl = über Meisling nach Gutenbrunn bestimmten Eisenbahn, ein Betrag von 2000 fl (zweitausend Gulden) für eine Normalspur, und 1000 fl (eintausend Gulden) für eine Schmalspurbahn zum Ankauf von Stammactien bewilligt hat, jedoch mit dem Bemerkten, daß die Bahn abzweigend von der Königsalm, durch das Tiefenbachthal nach Gföhl führen soll.

Gemeindevorsteherung Gföhleramt, den 8.12. 896
Jos. Tiefenbacher G.Vorst.

Um in der Bahnfrage endlich konkrete Zusagen und Entscheidungen herbeizuführen entschließt man sich bei Sr. Majestät, dem Kaiser, vorstellig zu werden. Bürgermeister Haslinger sagt einer deputativen Vorsprache bei Sr. Majestät zu:

Euer Wolgeboren !

Im Besitze Ihrer sehr geschätzten Zuschrift vom 14. Jänner 1897 beehre ich mich die ergebene Mittheilung zu machen, daß auf meine Theilnahme an der Deputation bei Sr. Majestät mit Bestimmtheit gerechnet werden kann.

Ich fahre jedoch schon Mittwoch nach Wien und werde am 21. früh um 9 bis ½10 Uhr im Caffee „Europa“ erscheinen.

Um den Adjustierungsverschiedenheiten zu begegnen erlaube ich mir nur zu erwähnen, daß ich schwarzen Anzug, Cylinderhut, weiße Cravate und weiße Handschuhe nehme.

Sollte jedoch eine andere Adjustierung nothwendig oder bestimmt sein, so bitte ich um umgehende Nachricht.

Mich für Ihre Mühewaltung bestens bedankend zeichnet mit besonderer Hochachtung
Carl Haslinger

Ein geradezu emotioneller Aufruf ergeht an die Landtagsabgeordneten mit 2.2.1897, wobei offensichtlich eine Reihe von Abgeordneten im Landtag gegen das Projekt auftreten will.

Aus der lokalen Berichterstattung:

Kremser Zeitung, 24.1.1897

Aus dem Kremsthale. (Bahn.) Sehr wahrscheinlich fällt unser Bahnprojekt ins Wasser. Und warum? „Es wäre nur eine Judenbahn“ heißt es. Um dieses Vorurtheil endlich einmal gänzlich zu vernichten, gibt es nur ein Mittel, nämlich die maßgebenden Faktoren in Wien massenhaft zu bestürmen, damit man endlich zur Einsicht kommt, daß die Bahn ein allgemeines Bedürfnis und der Wunsch der armen christlichen Waldviertler ist und nicht blos der Wunsch des Juden von Gutenbrunn. Darum schließe sich einer Massendeputation nach Wien an, wer nur immer kann, Geistliche, Bürgermeister, Ausschüsse, Bauern und Handwerker. Je mehr, desto besser; denn dann wird man nicht mehr sagen können, es sei diese Bahn nur der Wunsch eines Juden. Sollte das Bahnprojekt nicht bewilligt werden, so wäre das eine schreiende Ungerechtigkeit, was schon ein flüchtiger Blick auf eine Eisenbahnkarte lehrt. Immer hört man: „den Bauern muß geholfen werden“; hier ist Gelegenheit, diesen Ausruf auch praktisch zu bethätigen. Nur Bauern sind im Kremsthal, die mit der bitteren Noth kämpfen. Konnte eine Bahn im Rothschildviertel bewilligt werden, warum denn nicht auch im christlich-sozialen Waldviertel! Wir betrachten dieses Bahnprojekt als einen Prüfstein für unsere Vertreter. Wenn sie „ja“ sagen, werden auch wir „ja“ sagen bei den Wahlen. Sonst aber müßten wir andere Consequenzen ziehen. Fast alles ist hier christlichsozial. Nur die Ottenschläger müssen nolens volens Schönerianer sein. Sollte vielleicht auch derentwegen eine christlichsoziale Majorität den armen Waldviertler Bauer ganz zu Grunde gehen lassen? Hoffentlich kommt man zu anderer Ansicht!

Kremser Zeitung, 31.1.1897

Aus dem Kremsthale. (Schneeverwehungen und Eisenbahn.) Ganz eingesperrt sind wir jetzt und ausgeschlossen vom Verkehre; denn überall sind starke Schneeverwehungen. Jede Post hat Verspätung, einige gleich 3, 4 Stunden, viele müssen große Umwege machen. Soll man fortreisen, kann man nicht. So verlassen und eingesperrt sind wir hier; und da will man uns noch nicht mit dem dringenden Bedürfnisse einer Bahn befriedigen!/? Das wäre doch schon haarsträubend! In dieser Angelegenheit sprachen vergangene Woche wieder zwei Deputationen in Wien vor. Die erste bestand aus 41 Herren vom oberen Kremsthal und intervenierte bei einzelnen Herren Abgeordneten und auch beim Eisenbahnminister, der erklärte, er stehe dem Kremsthalbahnprojekte sehr wohlwollend gegenüber, nur müsse der Finanzminister die 15% Stammaktien auf Kosten des Staates übernehmen. Auf das hin und auf die Aeußerungen einzelner Abgeordneter, das Land würde die Bahn bewilligen und unterstützen, wenn nur die Regierung nicht dagegen wäre, sprach die zweite Deputation beim Finanzminister vor. Und wider Erwarten sicherte er die Unterstützung des Projektes zu, wenn nur der n.-ö. Landtag dasselbe einmal annimmt. Von Seite des Eisenbahn- und Finanzministeriums ist also nicht das geringste Hindernis zu befürchten; es liegt darum das ganze Projekt nur mehr bei der Entscheidung der Majorität des Landtages. ...

Kremser Zeitung, 1.8.1897

Meisling. (Kremsthalbahn.) Sein oder Nichtsein, das war die Frage bisher; wird unsere Bahn, die eminente Wichtigkeit für Handel und Gewerbe, großen Nutzen für die Landwirthschaft hat, gebaut oder hat man überhaupt auf das Stiefkind Niederösterreichs, wie das Waldviertel in Bezug auf Bahnen genannt werden darf, überhaupt schon ganz vergessen. Doch diese Zweifel hörten auf, als am 23. Juli Herr Landesausschuß Richter, Herr Abgeordneter Gögl und Herr Landes-Eisenbahndirektor Weeber auf ihrer Besichtigungsreise auch zu uns nach Meisling kamen und hier von den trotz der Erntezeit zahlreich versammelten Vertretern von Ober- und Unter-Meisling, Loiwein, Scheitz, Taubitz, Felling, Hohenstein, Ostra und Reichau herzlichst begrüßt und in Herrn Schildorfers Saal geleitet wurden. Hier nun legte Herr Landesausschuß Richter dar, daß er die Nothwendigkeit und Nützlichkeit der Bahn einsehe und er mit allen Kräften für dieselbe eintreten werde. Dasselbe versprach auch Herr Landtagsabgeordneter Gögl, ein gebürtiger Kremser, der aus alter Anhänglichkeit an seine engere Heimat und ihre Bewohner diese Reise mitmachte. Ihnen dankte unser Herr Kooperator für die Aufklärungen und für die Mühe, der sich die Herren unterzogen haben, um die ganze Bahnlinie zu besichtigen und versprach auch, daß die Bevölkerung jetzt eifriger bei der Zeichnung von Beiträgen sein werde, da sie ja

sieht, daß es doch einmal mit unserem Bahnbau ernst werden soll. ... Er gab auch seiner Ueberzeugung Ausdruck, daß die zu erbauende schmalspurige Kremsthalbahn der darniederliegenden Industrie und Landwirthschaft wieder aufhelfen werde, daß neue Erwerbsquellen für die Bewohner dieser Gegend erschlossen werden. ... Gebe Gott, der hohe Landtag beschließe unseren Bahnbau und erfülle so die Wünsche der gesammten Bevölkerung eines ebenso großen Landstriches, wie das Herzogthum Schlesien, für welchen bisher noch gar nichts geschehen ist, um diese so schöne romantische Gegend mit der Welt zu verbinden und so anzuschließen. Dieses könnte um so eher geschehen, da man durch diesen Bahnbau beinahe eine halbe Million Menschen beglückt und ihnen aufhilft und da für unsere Bahn bei dem Landes-Eisenbahnamt ein Rentabilitätscalcul herausgebracht wurde, der für eine Lokalbahn ganz annehmbar ist. Nun aber fest zusammenstehen, ohne Unterschied der Parteischattirung, eintreten für unseren Bahnbau durch Wort, Schrift und durch Zeichnung von Beiträgen.

Mit 15. August 1897 ergeht ein eindringlicher Aufruf des Kremser Bürgermeisters Dr. Heinemann an die Bevölkerung und er warnt davor, dass die Bahn eventuell über Langenlois statt über Krems geführt werden könnte.

Max Ritter von Gutmann zeichnet 70.000 Gulden an Stammactien, berichtet Dir. Weeber:

Wien, den 16. Oktober 1897

An den geehrten Central-Agitations Ausschuß
der Kremsthalbahn
zu Händen des Herrn Dr. Ludwig Heinemann
Bürgermeister etc., etc. in Krems

Ich beehre mich Kenntniss zu geben, daß Herr Max Ritter von Gutmann heute h. a. eine Erklärung zur Übernahme von Stammactien der Localbahn Krems – Gutenbrunn – Gföhl, lautend auf 70.000 fl, überreicht hat.

Hochachtungsvoll
Der Director
Weeber

Kremser Zeitung, 13.3.1898

Die Bahn Krems-Gutenbrunn

Seit vielen Jahren bestrebt sich die Gemeinde Krems und die Gemeinden im Kremsthale, eine Eisenbahn in das Kremsthal zu bekommen. Schon früher einmal ist dieses Bahnprojekt in Folge verschiedener Uneinigkeiten zerfallen und wurde dafür die Kampthalbahn gebaut. In letzteren Jahren ist dieses Projekt wieder aufgegriffen worden und derart weit gediehen, daß man schon allgemein der Meinung war, jetzt werde es Ernst. Wohl gab und gibt es wieder Gegner genug, ... Einer Bahn, wie sie ursprünglich geplant war, von Krems über Gföhl nach Zwettl, würden die Donaugemeinden nicht widerstrebt haben. ... Faber und seine beschränkten Hintermänner, und Jene, die sich von ihm mitreißen ließen, sowie das aggressive Auftreten des Dötz [Abgeordneter], tragen ganz allein Schuld daran, daß die Kremsthalbahn diesmal wieder verloren gegangen ist. Um die eigene Thorheit nicht eingestehen zu müssen, hetzt man jetzt neuerdings in verstärktem Maße gegen die christlich-soziale Landtagsmajorität ... Die Bahn wurde nur mit 2 Stimmen Majorität abgelehnt; die nothwendige Mehrheit wäre also sehr leicht zu erreichen gewesen, wenn man nicht einen derartigen widersinnigen Vorgang für gut befunden hätte. ... daher hinaus mit diesem Faber ! [Herausgeber der Land-Zeitung] Krems und die Kremsthaler mögen sich bei ihm für sein „Wirken“ und das seiner famosen „Land-Zeitung“ schönstens „bedanken“!

Das Bahnprojekt wird im Landtag mit zwei Stimmen Überhang abgelehnt, worauf Enttäuschung und Resignation zunimmt. Das Forstamt Jaidhof teilt mit:

Jaidhof, den 4. April 1898

Euer Wolgeboren !

Sehr geehrter Herr Gemeinderath !

Ich habe Ihre sehr geschätzte Zuschrift vom 22. März l. J. zur Kenntnis der Gutsinhabung Gföhl gebracht und beehre mich namens derselben Euer Wolgeboren von Allem den wärmsten und verbindlichsten Dank für die freundlichen Mittheilungen und insbesondere für Ihr unermüdliches, zielbewußtes Wirken in der Eisenbahnfrage ergebenst auszusprechen. Wie die Verhältnisse jetzt liegen, sind wir der Anschauung, daß eine weitere Agitation kaum zu dem erwünschten Ziele führen

dürfte, es wäre denn, daß die kais. Familienfondsgüter-Verwaltung sich demselben anschließen und einen namhaften Betrag für Stammactien zeichnen würde.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Euer Wolgeboren ergebenster

Das N.ö. Landes-Eisenbahn-Amt gibt am 25. August 1898 hinsichtlich der Besichtigung der Trasse bekannt:

Z. 554/1898

An das geehrte Actions-Comite der Localbahn Krems-Ottenschlag-Gutenbrunn
zu Händen des Herrn Wallenstorfer G.R., Krems

Über Auftrag des Herrn Landes-Ausschuß Prof. Richter beehrt sich das gefertigte Amt mitzutheilen, daß die seinerzeit in Aussicht genommene Bereisung der projectirten Localbahnstrecke Krems-Gutenbrunn (Gföhl) durch die Mitglieder des Eisenbahnausschusses des hohen n.ö. Landtages nunmehr den 6. und 7. September l. J. stattfinden soll.

Es werden zu diesem Zwecke bereits den 5. 9. abends eine Anzahl Herren in Krems eintreffen, um den 6. früh mit folgendem Programm weiterzureisen:

6. 9. Krems ab 6 Uhr 30

Senftenberg	Aufenthalt	von	½8 bis	8 Uhr
Ober-Meisling	“	“	½9 bis	9 Uhr
Fußtour durchs Kremsthal			9 bis	11 Uhr
Hartenstein	“ (Gabelfrühstück kalt)	von	11 bis ½12	Uhr
Kottes	“	“	1 bis ½2	Uhr

Ottenschlag, 3 Uhr Mittagessen, um 5 Uhr nachmittags Fahrt bis Gutenbrunn und zurück (nur die Trasse besichtigen) ½8 Uhr Rückkunft in Ottenschlag; dort Nachtmahl und übernachten.

7. 9. von Ottenschlag ab 7 Uhr früh.

Gföhl Aufenthalt von ½10 bis ½11 Uhr.

Ankunft in Krems um 1 Uhr (Mittagessen).

Nachmittags Rückfahrt nach Wien.

Um nun den Interessenten Gelegenheit zur Rücksprache zu geben wäre es zweckmäßig die Interessenten und Gemeinden dahin zu verständigen, daß es ihnen freisteht sich zu obgenannten Zeiten wie folgt einzufinden u. zw.:

In Senftenberg, die Interessenten der Gemeinden Rehberg, Imbach, Priel, Droß etc.

In Ober-Meisling, die Interessenten der Gemeinden Unter-Meisling, Loiwein, Brunn am Walde, Lichtenau, Taubitz, Hohenstein, Felling, Ober- und Nieder-Grünbach ...

In Gföhl, Jaidhof, Eisengraben, Rastbach, Preinreichs, Eisenberg, Alt Gföhl, Reitern, Moritzreith, Gr. Motten, Sperkenthal, Grottendorf, Pallweis, Reisling etc.

Gelegentlich dieser Bereisung ist die Beschaffung von Nachtquartieren am 5. in Krems (Bahnhof) und am 6. in Ottenschlag ebenso die Beistellung von ca. 4–5 Wagen, außerdem die Besorgung von Gabelfrühstück in Hartenstein, Mittagessen und Nachtmahl in Ottenschlag (alles einfach) etc. notwendig und wird das geehrte Agitationscomitee ersucht umgehend mitzutheilen, ob es geneigt ist das Arrangement der Bereisung und obige Besorgungen vorzunehmen, oder ob diesbezüglich seitens des n.ö. Landes-Eisenbahnamtes etwas veranlaßt werden müßte. Die Anzahl der Teilnehmer wird dem geehrten Agitations-Comitee demnächst bekannt gegeben werden. Die Kosten der Bereisung und Verpflegung würde der n.ö. Landes-Ausschuß tragen. ...

Mit 17.9.1898 unternimmt die Gemeinde Gföhl einen neuerlichen Anlauf und tritt mit der Gemeinde Krems in Kontakt, ob die Stadtgemeinde Krems bereit wäre eine normalspurige Bahn zu unterstützen.

Kremser Zeitung, 5.3.1899

Eisenbahn Krems-Gföhl. Aus Mittheilungen in der letzten Gemeinde-Sitzung und einer Interpellation [an die Regierung gerichtetes Verlangen um Auskunft] des GA. Faber ist zu entnehmen, daß von Gföhl aus eine neue Agitation in Eisenbahnangelegenheiten betrieben wird. Am 21. Februar fand in Senftenberg eine Versammlung der Gemeinden Rehberg, Imbach, Senftenberg, Gföhl und Zwettl statt, in der beschlossen wurde, nur für die Linie Krems-Gföhl-Zwettl als normalspurige Bahn einzutreten. Herr Pfarrer Ettenauer, Gföhl, gab im Namen der Gemeinde Gföhl die Erklärung ab, daß Gföhl nur für einen Bahnbau Krems-Gföhl-Zwettl eintrete. Das Projekt Krems-Gföhl-Gutenbrunn soll von dieser Seite ganz fallen gelassen worden sein. Vergangenen Montag gieng von diesen Gemeinden auch eine

Deputation zum Landesausschusse nach Wien. Zur Theilnahme an derselben wurden in der letzten Kremser Gemeindefitzung GR. Wilhelm und GA. Pölzl bestimmt. Der Bürgermeister betonte, daß sich die Gemeinde Krems selbstverständlich auch diesem neuen Projekte anschließe und dasselbe eifrigst fördern werde. Doch sprach der Bürgermeister die Befürchtung aus, daß sich bei den maßgebenden Behörden jetzt umso weniger werden machen lassen, als sich zeigt, daß eine tiefgehende Spaltung in der Meinung der Interessenten eingetreten ist.

Eisenbahn Krems-Gföhl-Zwettl. Laut Erlasses vom 17. Jänner 1899 hat das Eisenbahnministerium dem Ingenieur Wilhelm v. Winkler in Wien die erbetene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, eventuell mit electricischer Kraft zu betreibende Eisenbahn niederer Ordnung von der Station Krems der k. k. Eisenbahnen nach Gföhl mit eventueller Verlängerung nach Zwettl auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Gföhl. (Eisenbahn.) Das Aktionscomitee wird durch eine Berliner Bauunternehmung ein Generalprojekt für eine normalspurige Bahnverbindung Krems, Gföhl, Zwettl um den Betrag von 15.000 fl. ausarbeiten lassen; die Auftheilung der Kosten dieses Projektes ist auf die einzelnen interessierten Gemeinden bereits erfolgt. Nunmehr hat auch die Stadtgemeinde Krems den Betrag von 6800 fl. zur Bestreitung der Ausgaben zu leisten beschlossen. Sollte der Bahnbau nicht zu Stande kommen, so bleibt das Projekt Eigenthum der Gemeinden. Die Stadt Krems mußte sich um so mehr der Bahnlinie Krems-Gföhl-Zwettl anschließen, als sonst die Gefahr bevorstand, daß das Aktionscomitee für eine Verbindung Langenlois-Gföhl-Zwettl eintreten werde, wodurch Krems als Zentrale des Waldviertels beziehungsweise des Viertels ober dem Manhartsberge empfindlich geschädigt werden würde.

Kremser Zeitung, 23.7.1899

Gföhl. (Kremsthalbahn.) Das Eisenbahnministerium hat dem hochw. Herrn Pfarrer Franz Ettenauer in Gföhl als Obmann des Actions-Comitees für die Eisenbahn Krems-Gföhl-Zwettl, im Vereine mit den Herren Johann Hintenberger in Senftenberg, Karl Stradinger in Rehberg und Julius Exel in Imbach die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit Dampf oder Electricität zu betreibende Eisenbahn von Krems über Gföhl nach Zwettl ertheilt.

Weitere Unterlagen liegen bis zum Jahr 1904 nicht auf! 1904 wird ein weiterer Anlauf zur Verwirklichung des Projektes unternommen. Das Agitationskomitee nimmt mit den Bürgermeistern der für den Bahnbau in Frage kommenden Gemeinden Kontakt auf: [vorgedruckter Brief]

EISENBAHNBAU – AGITATIONSKOMITEE in KREMS a/d D.

Herrn

Bürgermeister in ...

Ich erlaube mir Ihnen Nachstehendes zur gefälligen Kenntnissnahme zu bringen mit dem höflichen Ersuchen, Ihrer Gemeinde-Vertretung davon Mitteilung zu machen.

Der Eisenbahn – Agitations – Ausschuss hat am 25. September 1904 im Rathause zu Krems eine Versammlung der in Angelegenheiten des Bahnbaues interessierten Gemeinden abgehalten. Diese Versammlung war von Mitgliedern der Gemeinden Krems, Rehberg, Imbach, Senftenberg und Gföhl zahlreich besucht und es war jede Gemeinde durch ihren Bürgermeister vertreten.

Nachdem sämtliche Herren von dem jetzigen Stande der Bahnangelegenheit unterrichtet waren, wurde nach reiflicher Überlegung einstimmig beschlossen:

„Es sei mit allen gesetzlich zulässigen Mitteln die Errichtung einer normalspurigen Bahnverbindung Krems – Kremstal – Königsalm – Gföhl mit Hinweglassung jeder anderen Trace anzustreben“.

Infolge dieses Beschlusses ist aber eine sehr bedeutende Steigerung der Beiträge die vom Landesausschusse gefordert werden notwendig. Die zur normalspurigen Bahnverbindung von den Interessenten aufzubringenden 30% der Baukosten betragen in runder Summe 950.000 K.

Damit dieser Betrag aufgebracht werden kann, müssen sich alle beteiligten Gemeinden, Herrschaften und Privatinteressenten gewaltig anstrengen, es genügen die bisher gemachten Zeichnungen nicht, sondern sie müssen um ein Bedeutendes erhöht werden. Wenn sich auch augenblicklich diese Mehrleistung unangenehm bemerkbar macht, werden Sie in Berücksichtigung der Wichtigkeit dieser Bahnverbindung, vor der Höhe des Betrages nicht zurückschrecken, da gerade diese Bahnverbindung für Ihre Gemeinde einen so kolossalen Vorteil bringt, dass Sie die Zeichnung eines sehr bedeutenden

Betrages gewiss verantworten und auch leicht verschmerzen werden. Ausser dieser Mehrleistung seitens Ihrer Gemeinde selbst, muß noch an alle in Ihrer Gemeinde ansässigen Privat – Interessenten zur Zeichnung von Stammaktien herangetreten werden, ich bitte Sie daher, weil dies von Krems aus nicht gut durchführbar ist, die in Ihrer Gemeinde befindlichen Privatinteressenten selbst zur Zeichnung von Stammaktien zu bewegen und mir von dem Erfolg Ihrer Bemühungen ehestens Nachricht zu geben.

In derselben Sitzung wurde auch einstimmig beschlossen, Herrn Dr. Mayreder, Direktor der Union-Baugesellschaft, die Verfassung des generellen Projektes zu übertragen und die Kosten hierfür prozentuell nach Massgabe der Zeichnungen aufzubringen.

Ich ersuche Sie diese Beschlüsse des Agitations-Komitees Ihrer geehrten Gemeindevertretung vorzutragen, Ihre Beschlüsse zu fassen und mir selbe innerhalb 8 Tagen bekannt zu geben.

Beiliegendes Formular wollen sie gefälligst zu Ihrer Stammaktienzeichnung benutzen. Zur Zeichnung der privaten Interessenten lege ich ebenso Drucksorten bei.

In der Erwartung dass Sie unsere Bestrebungen zur Erreichung dieser Bahnverbindung auf das kräftigste unterstützen werden zeichne ich

Hochachtungsvoll:

Der Obmann des Eisenbahnbau-Agitations-Komitees in Krems

Krems, am 28. September 1904.

Die Marktgemeinde Gföhl nimmt mit Schreiben vom 8. Oktober 1904 an die Gemeinde Krems Stellung:

An das verehrliche Bürgermeisteramt in Krems

Zufolge der geehrten Zuschrift des Eisenbahn-Agitations-Komitees in Krems vom 28. September d. J. hat die Vertretung der Marktgemeinde Gföhl in der Sitzung am 4. Oktober d. J. beschlossen: die Gemeinde - Vertretung begrüßt die energische Inangriffnahme der Agitation zur Erlangung der Bahn Krems-Gföhl, fordert aber, daß die Gemeinde - Vertretung Krems vorerst den Beschluß des Kremser Aktions-Komitees, welcher lautet: „Es sei mit allen gesetzlich zulässigen Mitteln die Errichtung einer normalspurigen Bahnverbindung Krems, Kremstal – Königsalm – Gföhl mit Hinweglassung jeder anderen Trace anzustreben“ zum Beschluß erhebe, so auch einen Beschluß über die Höhe der Zeichnung für diese Linie faßt und die Gemeindevertretung Gföhl hievon in Kenntnis setze.

Marktgemeinde Gföhl, am 8. Oktober 1904.

Der Bürgermeister:

Haslinger

Kremser Zeitung, 17.12.1904

Gföhl. (Eisenbahn Krems – Gföhl – Zwettl.) Donnerstag, den 8. d. M. fand in Edhofers Saal in Gföhl die Versammlung der Interessenten dieser projektierten Eisenbahnlinie statt, die aus Krems, Rehberg, Imbach, Senftenberg und Umgebung sehr zahlreich besucht war. Von Gföhl nahm die Gemeindevertretung sowie viele andere Interessenten daran teil. Herr Bürgermeister Haslinger wurde zum Vorsitzenden gewählt und erteilte dem Herrn Bürgermeister Hofbauer aus Krems das Wort zu einer längeren Auseinandersetzung über den gegenwärtigen Stand der Bahnfrage und über die jüngsten Aktionen von Seite des Komitees. Von großer Bedeutung für Gföhl ist die vom Komitee verfaßte Resolution, in der unbedingt nur die Linie Krems-Kremstal-Königsalm-Gföhl in Betracht kommt und nur für diese Linie eine normalspurige Bahn angestrebt wird. Die Zeichnungen für die erforderliche Summe von 900.000 K zu Stammaktien sind bereits zur Hälfte aufgebracht, wozu der Herr Ritter von Gutmann die namhafte Summe von 250.000 K rechtsverbindlich zeichnete. Die Stadtgemeinde Krems leistet 200.000 K. Gföhl wird in einer der nächsten Sitzungen die Zeichnung bestimmen ... um es dem Landtag in dessen nächster Session mit der Begründung der Dringlichkeit dieser Angelegenheit vorlegen zu können. An der Debatte waren hervorragend Herr Bürgermeister Hofbauer von Krems, Hr. Pfarrer Ettenauer von Gföhl, H. Professor Rathsam (Krems) und H. Mitterbauer (Krems) beteiligt. ... Die Ausarbeitung dieses generellen Projektes ist dem allseits bekannten Ingenieur Dr. R. Mayreder in Wien übertragen.

Gemeinderat vom 10.1.1905

Beschlußfassung über die Stamm-Aktien-Zeichnung für eine zu erbauende Bahn Krems-Kremsthal-Gföhl mit Ausschluß jeder anderen Linie und Beschlußfassung über die Beitragsleistung für das generelle Projekt, welches von den interessierten Gemeinden prozentuell nach den Zeichnungen bezahlt werden soll.

Zur Stamm-Aktien-Zeichnung wird die seinerzeitige Zeichnung von zwanzigtausend Kronen beschlossen und aufrecht erhalten, jedoch muß die Linie durch das Tiefenbachthal von der Königsalm aus gebaut werden. Der Bahnhof Gföhl in südöstlicher Richtung vom Orte erbaut werden.

Weiters wird beschlossen, den perzentuellen Beitrag für das generelle Projekt der normalspurigen Bahn Krems-Kremsthal-Gföhl zu leisten.

Weiters wird beschlossen, dass der derzeitige Bürgermeister und dessen Nachfolger ermächtigt werden im Kuratorium der Max Ritter von Gutmann Stiftung mitzuwirken, ins solange die dermaligen Stiftbriefsbestimmungen keine Abänderung erfahren.

Kremser Zeitung, 15.7.1905

Eisenbahn Krems – Gföhl

Donnerstag den 13. Juli fand im Gasthause des Herrn Hintenberger in Senftenberg eine vom Aktionskomitee für die Bahn Krems–Gföhl einberufene Interessenten-Versammlung statt. Zu derselben waren Statthaltereirat Hufnagl, Abg. Daschl, Ingenieur Dr. Mayreder und viele Vertreter der Kremstalgemeinden erschienen.

Landtagsabgeordneter Hofbauer [Bürgermeister von Krems] erstattete als Obmann des Komitees Bericht über seine bisherige Tätigkeit und gab seiner Freude Ausdruck, daß die Zeichnung der Stammaktien schon die Höhe von 775.000 K, also 25% der mit etwas mehr als drei Millionen Kronen veranschlagten Baukosten erreicht habe. Der Landesausschuß habe den Gemeinden die Zeichnung von Stammaktien wohl noch nicht erlaubt, es sei an dieser Bewilligung aber nicht zu zweifeln. GR. Oser (Krems) brachte der Versammlung die Höhe der von den einzelnen Gemeinden und Privatinteressenten gezeichneten Beträge zur Kenntnis; zu den 30% Stammaktien fehlen noch 125.000 K. Ingenieur Dr. Mayreder erklärte die Bahntrasse; sie geht abwechselnd links und rechts von der Krems, die höchste Steigung beträgt 25 per Mille, und endet mit Rücksicht auf das Projekt Langenlois-Gföhl unterhalb Gföhl. Die Projektarbeiten sind so weit gediehen, daß noch im heurigen Herbste die Trassenrevision stattfinden kann. Abg. Daschl erklärte, als Landtagsabgeordneter auf seinen Wahlbezirk Rücksicht nehmen zu müssen; er sei kein Gegner des Projektes Krems–Gföhl, glaube aber, daß es im Landtage möglich sein werde, für beide Projekte die Unterstützung zu finden. Deshalb möge sich die heutige Versammlung in einer Resolution auch für die Linie Langenlois-Gföhl aussprechen.

Pfarrer Ettenauer (Gföhl) äußerte seine Bedenken gegen das letzte, eigentlich noch unfertige Projekt; Statthaltereirat Hufnagl empfahl eine ausführliche Erörterung desselben, der Bau der Bahn durchs Kremstal solle aber dadurch nicht verzögert werden. An der Debatte über den vom Abg. Daschl beantragten Zusatz zur Resolution des Aktionskomitees beteiligten sich noch die Herren GR. Mitterbauer (Krems), GA. Professor Rathsam (Krems), Pfarrer Sagmeister (Senftenberg), Bürgermeister Dyk (Rehberg), Dr. Mayreder (Wien), Grabner (Senftenberg) und GA. Richter (Krems). Hierauf wurde nachstehende Resolution einstimmig zum Beschlusse erhoben:

Die heute in Senftenberg versammelten Vertreter der Gemeinden von Krems bis Gföhl und die Interessenten für die Erbauung einer normalspurigen Bahn von Krems nach Gföhl durch das Kremstal, für welche bereits 25% der Baukosten an Stammaktien gezeichnet sind, sprechen die sichere Erwartung aus, daß der n.-ö. Landesausschuß sowohl, als auch der hohe n.-ö. Landtag, diesem Bahnprojekte, welches zur wirtschaftlichen Hebung eines großen, an Naturschönheiten und industriellen Anlagen reichen Landesteiles von Niederösterreich ein unabweisliches Bedürfnis geworden ist, ihre vollste Aufmerksamkeit zuwenden werden und ersuchen den n.-ö. Landesausschuß, noch in dieser Session des hohen Landtages eine die Realisierung dieser Bahn betreffende Gesetzesvorlage einzubringen.

Der vom Abg. Daschl beantragte Zusatz wurde mit allen gegen vier Stimmen angenommen. Die Versammlung sprach sich also in erster Linie für das Projekt Krems–Gföhl aus, knüpfte hieran aber den Wunsch, der Landtag bringe womöglich gleichzeitig auch das Projekt Langenlois–Gföhl zur Ausführung. Sollte dies wider Erwarten nicht möglich sein, so wolle ohne Verzögerung an die Ausführung des finanziell nahezu sichergestellten Projektes Krems–Gföhl geschritten werden.

Pfarrer Ettenauer beantragte, auch jene Gemeinden, die nicht direkt an der Bahnlinie liegen, zur Zeichnung von Stammaktien einzuladen.

Landtagsabgeordneter Hofbauer erklärte hierauf, seine Stelle als Obmann des Aktionskomitees niederzulegen. Möge jemand an die Spitze treten, der der im Landtage maßgebenden christlichsozialen Partei angehört; der Sache könne dadurch nur genützt werden. Im gleichen Sinne sprach auch GR. Mitterbauer. Herr Pfarrer Sagmeister dagegen beantragte, Abg. Hofbauer möge wieder zum Obmann und

Abg. Daschl zu dessen Stellvertreter gewählt werden. Dieser Vorschlag fand einhellige Zustimmung und in der Bahnfrage erscheint also die Einigkeit beider politischen Parteien gesichert.

Gföhl. (Kremstalbahnbau.) Anlässlich der Anwesenheit des Statthalters Grafen Kielmannsegg bei dem Kinderhilfstage in Gföhl wurde er auf die mangelhaften Verkehrsmittel aufmerksam gemacht. Der Statthalter äußerte sich, daß er die Unzulänglichkeit der Verkehrsmittel nun an sich selber erfahren habe und sicherte sein warmes Eintreten für den Bau der projektierten Lokalbahn Krems–Gföhl zu.

Gemeinderat vom 5.3.1906

Die k.k. Bezirkshauptmannschaft Krems gibt der Gemeinde Gföhl bekannt, daß das k.k. Eisenbahnministerium das generelle Projekt für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Krems der k.k. Staatsbahnen über Senftenberg nach Gföhl zur Vornahme der Trassenrevision und Stationskommission an die k.k. Statthalterei geleitet hat. Das generelle Projekt betreffend die obige Lokalbahn liegt zu Einsicht bei der k.k. Bezirkshauptmannschaft während der Amtsstunden auf.

Nachstehend der Antrag bezüglich Bahnbau an den n.-ö. Landtag:

A n t r a g der Abgeordneten Daschl, Hofbauer und Genossen.

Dem Zusammenwirken von Staat und Land ist es zu verdanken, dass nunmehr unter Heranziehung der Gemeinden und Interessenten das bisher von allen Bahnverkehr ausgeschlossene Waldviertel durch zwei Hauptzüge und zwar von Osten nach Westen durch die Linie Krems – Grein und von Norden nach Süden durch die Linie Zwettl – Martinsberg mit ihrer bevorstehenden Fortsetzung bis zur Donau durchquert werden soll.

Durch diese beiden Linien ist aber das ganze Waldviertel dem Verkehr noch keineswegs erschlossen. Es wird noch einiger Abzweigelinien bedürfen bevor dieses Ziel nur annähernd erreicht wird. Durch das Landesgesetz vom 28. Mai 1895 L.G. u. V.BI.N. 32 wird nun vorgesehen, dass überall dort, wo die wirtschaftlichen Grundlagen gegeben erscheinen, solche Lokalbahnen geschaffen werden. Dieses Gesetz sieht eine mehrfache Form der Förderung solcher Lokalunternehmungen unter gewissen aufgestellten Bedingungen vor und überlässt es den interessierten Bezirken, Gemeinden und Privaten, diese Bedingungen zu schaffen. Eines der beiden von oben genannten, der Verwirklichung entgegengehenden Linien gar nicht berührten aber sehr verkehrsbedürftigen Gebiete ist das untere Kremstal, der Gerichtsbezirk Gföhl und das Hinterland desselben.

Im unteren Kremstal zwischen Meisling und Krems liegen nicht weniger als 26 Wasserwerke mit zum Teil nicht unbedeutenden Industrien, so zum Beispiel in Rehberg die Lederfabrik des Norbert Schmitt, die Kunstmühle des Anton Dyk, die Leimfabrik des Anton Lichl, in Imbach die Holzstöckelfabrik von Stulz und Fischer; in Senftenberg das Sägewerk und die Quaderbrüche des Herrn Hintenberger, der Ziegelofen des Johann Hintenberger, die Maschinen- und Armaturenfabrik der Gebrüder Ludwig und Georg Grabner, die Walzmühle Pangerl, das Sägewerk und die Kunstischlerei des Norbert Preiss; in Königsalm das Sägewerk der Firma Schübl und Kral. Dazu kommt, dass heute in Folge der schlechten Verkehrsverhältnisse nicht weniger wie acht Mühlen still stehen, welche ihren Betrieb wieder aufnehmen oder für sonstige industrielle Betriebe eingerichtet werden können. Die gesammte Holzverfrachtung aus den Gutmann'schen Forsten werden von der Güterdirektion mit zusammen jährlich 800 Waggons angegeben. Ferner besteht ein bedeutender Export an Hafer, Hornvieh und Wein. Alle diese Verhältnisse lassen erkennen, dass das untere Kremstal und der Gerichtsbezirk Gföhl mit ihrem Hinterlande zu den produktivsten und den verkehrsbedürftigsten Gegenden Niederösterreichs gehören.

In dieser Gegend hat sich ein Aktionskomitee gebildet, welches sich die Erbauung einer normalspurigen Lokalbahn von Krems nach Gföhl zur Aufgabe gestellt hat.

Nicht zu verwechseln ist das gegenständliche Projekt mit einem älteren, welches die Linienführung auch durch das obere Kremstal bis Gutenbrunn anstrebte. Seit die Donautalbahn Krems – Grein und damit bereits ein Verkehrsweg in westlicher Richtung sichergestellt erscheint, kann von der Verfolgung dieses älteren Projektes Abstand genommen werden.

Das Aktionskomitee für die Lokalbahn Krems – Gföhl hofft im Sinne des oben angezogenen Landeslokalbahngesetzes die Bedingungen, welche dieses Gesetz für die Förderung eines solchen Unternehmens stellt, insoferne schaffen zu können, als es 30% des Anlagekapitales durch Zeichnungen von Stammaktien seitens des Staates, der Gemeinden und Privaten aufzubringen hofft und durch Rechnung

und Erhebungen nachweist, dass für die vom Lande zu garantierenden Obligationen in der Höhe von 70% des Anlagekapitals die im Gesetze vorgesehene mindestens 2 – 5 prozentige Verzinsung erwartet werden kann.

Die Baukosten der beiläufig 25 km langen Linie sind mit 5.1 Millionen Kronen ermittelt worden.

Die Gefertigten stellen daher den Antrag; der hohe Landtag wolle beschließen:

„Dem Unternehmen für die Erbauung einer normalspurigen Lokalbahn von Krems nach Gföhl wird unter der Bedingung des Nachweises einer Stammaktienzeichnung von 30% des Anlagekapitals und auf Grund einer vom Landeseisenbahnamt zu prüfenden Rentabilitätsberechnung, welche eine mindestens 2.5 prozentige Verzinsung des vom Lande zu garantierenden bevorrechteten Teiles des Anlagekapitals ergibt, die Garantie eines jährlichen Reinertragnisses behufs Sicherstellung der höchstens vierprozentigen Verzinsung und der Tilgung des durch Ausgabe von Prioritätsobligationen (Eisenbahnschuldverschreibungen) zu beschaffenden 70%igen Anteiles des Anlagekapitals im Höchstbetrage von K. 3.570.000 zugesichert.“

Wien, am 7. November 1905.

Edmund Hofbauer, Landtagsabgeordneter
Leopold Daschl, Landtagsabgeordneter

Am 19. März 1906 wird die Kundmachung über die Trassenrevision ausgegeben.

Aus dem Protokoll der Amtshandlung:

Zur Statth. Z. VI-802/3 ex 1906

Betreffs: **Lokalbahn Krems-Gföhl. Trassenrevision und Stationskommission.**

Protokoll,

aufgenommen von der k. k. niederösterreichischen Statthalterei am 27. März 1906 in Krems und Königsalm (Gemeinde Ober-Meisling).

Gegenstand:

Das k.k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 24. Februar 1906, Z. 54187/3 ex 1905, das vom Aktionskomitee vorgelegte generelle Projekt für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Krems der k.k. Staatsbahnen über Senftenberg nach Gföhl behufs Vornahme der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission an die k.k. niederösterreichische Statthalterei geleitet.

Diese Amtshandlungen wurden mit der Statthaltereiverfügung vom 13. März 1906, Z. VI-802, für den heutigen Tag anberaumt.

Eingeladen wurden:

1. Das k. u. k. Reichskriegsministerium,
2. das k.k. Eisenbahnministerium,
3. die k.k. Staatsbahndirektion Wien,
4. der niederösterreichische Landesausschuß,
5. die k. k. Post- und Telegraphendirektion in Wien,
6. die niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer in Wien,
7. das Aktionskomitee für den Bau einer Lokalbahn Krems-Gföhl
8. die k.k. Bezirkshauptmannschaft und durch diese die beteiligten Bezirksstrassenausschüsse und Gemeinden, sowie die bekannten Lokalinteressenten.

Die Verlautbarung einer bezüglichen Kundmachung erfolgte im Amtsblatte der „Wiener Zeitung“ vom 15. März 1906, Nr. 60.

Die im § 7, Absatz 2, der Handelsministerialverordnung vom 29. Mai 1880, R.G.Bl. Nr. 57, bezeichneten Projektstücke wurden von der Bezirkshauptmannschaft Krems aufgelegt und hievon, sowie von der Auflage des Gesamtprojektes bei derselben die von der projektierten Lokalbahn betroffenen Gemeinden verständigt. ...

Vor dem Eingehen in die Interessentenverhandlung wurde im Sinne des eingangs angeführten Erlasses des k.k. Eisenbahnministeriums die Frage über die Spurweite der Bahn eingehend erörtert und wird sichergestellt, daß sämtliche Interessenten auf der Ausföhrung des kommissionell behandel-

ten normalspurigen Bahnprojektes verharren. Dieser Standpunkt wird damit begründet, daß die Interessenten eine vollständige Befriedigung ihrer Verkehrsinteressen nur bei normalspuriger Ausführung der Bahn gewärtigen, um so mehr, als diese Bahnverbindung bis zum Anschlusse an die Schwarzenau-Zwettler-Bahn geführt werden soll.

Weiters hat sich aus der Kommissionsverhandlung ergeben, daß sämtliche Beteiligten erst dann in der Lage wären, der Frage der Schmalspur näherzutreten, wenn sie über die Beitragsleistungen seitens des Staates und des Landes bestimmte Zuführungen erhalten haben werden.

Im übrigen wird auf die nachfolgenden Einzelerklärungen hingewiesen.

Erklärungen:

I. Die Gemeindevertretung Krems begrüßt das Projekt einer normalspurigen Lokalbahn von Krems nach Gföhl und erhofft für die Zukunft eine Fortsetzung dieser Linie bis Zwettl zum Anschlusse an die dortigen Staatsbahnlinien. Die Gemeinde erklärt sich insbesondere mit der Trassenführung und mit dem Anschlußprojekte an die Station Krems im allgemeinen einverstanden. ...

Was die aufgeworfene Frage der Spurweite anbelangt, so wird die in der am 26. d. M. in Gföhl abgehaltene Versammlung der Interessenten von Krems, Rehberg, Imbach, Senftenberg und Gföhl beschlossene Resolution 1/. beigelegt und erklärt sich die Gemeinde Krems mit dem Inhalte derselben vollkommen einverstanden. Der Frage, ob die Gemeinde ihre Stammaktienzeichnung auch für den Fall einer schmalspurigen Ausführung der Bahn aufrecht erhält, wird dieselbe erst in jenem Zeitpunkte nähertreten, bis zu welchem die Beitragszeichnungen des Staates und des Landes zu diesem Bahnbau zugesichert sein werden und die Projektspläne für die Schmalspurbahn von Krems über Senftenberg und Gföhl bis zum Anschlusse an eine schon bestehende schmalspurige Landesbahn zur weiteren Behandlung vorgelegt sein werden.

Edmund Hofbauer m.p.,

Bürgermeister

II. Die Vertreter der Gemeinde Rehberg begrüßen das vorliegende Projekt auf das wärmste, ...

VI. Die Äußerung der Vertreter der Straßenbauabteilung des niederösterreichischen Landesausschusses und des Bezirksstraßenausschusses Krems ist unter C angeschlossen.

Nach vorgenommener örtlicher Erhebung bezüglich der Teilstrecke von Krems bis zur Station Königsalm in Kilometer 12/13 wird die Amtshandlung in Königsalm fortgesetzt. ...

VIII. Die Vertreter der Gemeinde Obermeisling mit der Katastralgemeinde Meislingeraamt und Untermeisling, begrüßen das vorliegende Bahnprojekt auf das wärmste und bitten um baldige Ausführung desselben, da sie durch die Angliederung an das Eisenbahnnetz eine wesentliche Förderung ihrer Verkehrsbedürfnisse gewärtigen. Mit der Linienführung in unserem Gemeindegebiete erklären wir uns einverstanden. Desgleichen begrüßen wir die in Kilometer 15.^{3/5} projektierte Verkehrsstelle „Untermeisling“. Im Interesse des oberen Kremstales wie auch des Escherbachtals und der weiters nördlich gelegenen Seitentäler sprechen dieselben den Wunsch aus, daß die vorbezeichnete Verkehrsstelle zu einer Ladestelle ausgestaltet wird. In der Frage der zu wählenden Spurweite der Bahn schließen wir uns der Erklärung der Stadt Krems vollinhaltlich an.

Johann Mayer m. p.,

Bürgermeister

Franz Zinner m. p.,

I. Gemeinderat

Johann Dockner m. p.,

II. Gemeinderat

IX. Der Vertreter der Gemeinde Gföhleramt erklärt sich mit der Trassenführung in der berührten Gemeinde einverstanden und unterstützt die auf Ausführung des geplanten Unternehmens gerichteten Wünsche der Nachbargemeinden sowie die Ausführung der Bahn als Normalspurbahn im Sinne der Erklärung der Stadtgemeinde Krems.

Jos. Tiefenbacher m. p.,

Gemeindevorsteher

X. Die Vertreter der Gemeinde Gföhl begrüßen das vorliegende Projekt mit Freude und sprechen den Wunsch aus, daß dasselbe ehe baldigst verwirklicht werde. Durch den Ausbau dieser Bahnlinie würde den Verkehrsbedürfnissen der Marktgemeinde Gföhl und deren Hinterlandes, welche bisher von jedweder Bahnverbindung ausgeschlossen ist, entsprochen. Dies würde in noch bedeutenderem Maße eintreten, wenn die Fortsetzung dieser Strecke von der projektierten Endstation Gföhl in der Richtung gegen Westen zum Anschlusse an die im Bau begriffene Linie Zwettl-Martinsberg in Aussicht genommen und sichergestellt wird. Gegen die dem kommissionell behandelten Projekte zu Grunde gelegte Trasse erheben wir im allgemeinen keine Einwendung und behalten uns die auf die Detailausführung bezughabenden Modalitäten bei der politischen Begehung vor.

Die Gefertigten erlauben sich jedoch hervorzuheben, daß die Beitragsleistung der Marktgemeinde Gföhl zum Bahnbaue an die Bedingung geknüpft wurde, daß innerhalb der Strecke von der Station Königsalm in Kilometer 12/13 bis zur Endstation Gföhl keine weitere für die Frachtaufnahme geeignete Verkehrsstelle errichtet wird, da eine solche Anlage geeignet wäre, in das Attraktionsgebiet von Gföhl schädigend einzugreifen, wodurch die Entwicklung des Marktes eine wesentliche Beeinträchtigung erfahren würde.

Nachdem laut vorstehender Forderung die Ausgestaltung der Personenhaltestelle Untermeisling zu einer Verladestelle angestrebt wird, erachten die Gefertigten gegen diese Anlage ihre Bedenken zum Ausdrucke zu bringen. Sollte die Gemeinde Gföhl auf Grund der am heutigen Tage in diesem Gegenstande geführten Debatte sich bestimmt finden, von diesem Bedenken abzusehen, so wird sich dieselbe nach eingeholtem Gemeindebeschlusse erlauben, eine diesbezügliche Eingabe dem Eisenbahnministerium zu unterbreiten. In der Frage der Spurweite schließen wir uns der eingangs dieses Protokolles angeführten Resolution an und erklären uns mit den einschlägigen Ausführungen der Stadtgemeinde Krems vollkommen einverstanden.

Karl Haslinger m. p.,
Bürgermeister von Gföhl

Franz Ettenauer m. p.,
Gemeindeausschuß

Franz Prandstetter m. p.,
Gemeindeausschuß

XI. Der gefertigte Direktor der Gutsinhabung Gföhl kann mangels einer Vollmacht eine bindende Erklärung namens der Gutsinhabung nicht abgeben; derselbe kann aber, soweit ihm die Intentionen seiner Herrschaft bekannt sind, im eigenen Namen erklären, daß gegen die normalspurige Ausführung des kommissionell behandelten Projektes seitens der gedachten Gutsinhabung keinerlei Einwendung erhoben werden dürfte, im Gegenteile, daß dieselbe gewünscht wird und daß sich die Gutsinhabung vollkommen den Wünschen der Gemeinde Gföhl anschließt.

Franz Sprosec m. p.,
Direktor

XII. Die Vertreter der Gemeinden, beziehungsweise der Interessen aus Felling, Loiwein, Seeb, Brunn, Taubitz, Scheitz, Lichtenau, Allentsgswendt, sowie die Gutsherrschaften Els und Brunn bitten in der diesem Protokolle angeschlossenen Beilage D um Ausgestaltung der Personenhaltestelle Untermeisling zu einer Ladestelle. ...

[Anschließend werden Einwendungen und Änderungswünsche angeführt, insbesondere von Bewohnern der Stadt Krems, welche im Bereich der projektierten Trassenführung Liegenschaften besitzen, sowie wird auf die Stadtentwicklung verwiesen. Die Gemeindevertreter von Senftenberg, Reichau, Reichaueramt, Nöhagen, Weinzierl und Stixendorf bitten um die Errichtung einer Personenhaltestelle in Bahnkilometer 8.7 in der Nähe des Gasthauses Hintenberger in Senftenberg. Danach die Stellungnahmen der Straßenbauabteilung, des Bezirksstrassenausschusses und der beteiligten Behördenvertreter.]

Der gefertigte Vertreter der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer erklärt unter Vorbehalt, daß gegen die Führung der Trasse der projektierten Lokalbahn Krems-Gföhl sowie der hierfür in Aussicht genommenen Anlage der Stationen und Haltestellen keine Einwendung zu erheben ist.

Bezüglich einer eventuell in Frage kommenden Ausführung als Schmalspurbahn schließt sich der Gefertigte den Anschauungen des Aktionsausschusses zur Erbauung dieser Bahn an, daß ein derartiges Bauprojekt erst dann einer eingehenden Erwägung zu unterziehen sei, wenn seitens des Staates und des Landes zur ehesten Ausführung eine namhafte Subvention in Aussicht gestellt würde und gleichzeitig die Zusicherung erfolgte, daß auch die weitere Ausgestaltung des Bahnnetzes im südlichen Waldviertel als Schmalspurbahnen durchgeführt werden würde.

Sowohl im Interesse des Verkehrs als auch des Handels, des Gewerbes und der Industrie, welche letztere gerade im Kremstale recht gesunde Ansätze zeigt, wäre es höchst wichtig, wenn dem Ausbaue der projektierten Linie Krems-Gföhl als auch eines weiteren Bahnnetzes in dem vom Verkehre vernachlässigten südlichen Waldviertel die größte Aufmerksamkeit geschenkt würde.

Krems, 27. März 1906

Gustav Richter

Vorbehaltlich der Genehmigung des k. und k. Reichskriegsministeriums gebe ich folgende Erklärung zu Protokoll:

„Infolge die projektierte Linie Krems-Gföhl Sackbahn bleibt, stellt das Reichskriegsministerium keine Anforderungen.“

Sobald jedoch ein Anschluß an die Linie Iglau-Zwettl-Amstetten oder an jene Wien-Gmünd erfolgt, so ist die ganze in Betracht kommende Verbindung nicht nur normalspurig, sondern auch mindestens mit der Leistungsfähigkeit der Linie Krems-Herzogenburg-St. Pölten, das ist 12/70 auszuführen“.

Ich ersuche eine Abschrift des Kommissionsprotokolls ehetunlichst dem k. und k. Reichskriegsministerium einzusenden.

Krems, 27. März 1906

Eduard v. Zuber

Hauptmann

XIII. Der Obmann des Aktionskomitees und der Vertreter des Projektes geben folgende Erklärungen ab:

Ad I. Beilage A. Bezüglich des Protestes mehrerer an der Wienerstraße in Krems gelegenen Interessenten hinsichtlich der Linienführung in Kilometer 0/1 schließen sich die Gefertigten den Ausführungen des Herrn Vertreters des k. k. Eisenbahnministeriums an und beantragen daher die Beibehaltung der Projektlinie. ...

Ad V. Die Erklärung der Gemeinde Senftenberg wird im allgemeinen zur Kenntnis genommen

Ad Beilage B. Der Errichtung einer Personenhaltestelle in Kilometer 8/7 wird unter der Voraussetzung zugestimmt, daß keine bauliche Ausgestaltung derselben begehrt wird. ...

Ad VIII. Die Erklärung der Gemeinde Obermeisling wird im allgemeinen zur Kenntnis genommen.

Was die Ausgestaltung der Personenhaltestelle Untermeisling für Verladezwecke anbelangt, sprechen sich die Gefertigten in Anbetracht der ad X abgegebenen Erklärung der Gemeinde Gföhl unbedingt gegen dieselbe aus. Sie hoffen aber, daß die Gemeinde Gföhl für den Fall, als die zu Post XII für die Errichtung dieser Verladestelle ad Beilage D eintretenden Gemeinden Felling, Loiwein, Seeb, Brunn, Taubitz, Scheitz, Lichtenau und Allentzgschwendt sowie die Gutsherrschaften Els und Brunn einen dem heute geäußerten Interesse am Bahnbau entsprechenden Betrag an Stammaktien gezeichnet haben werden, den Widerspruch gegen die mehrfach erwähnte Ausgestaltung der Personenhaltestelle Untermeisling für Verladezwecke aufgeben werde.

Ad IX. Die Erklärung der Gemeinde Gföhleramt wird zur Kenntnis genommen.

Ad X. Die Erklärung der Gemeinde Gföhl wird im allgemeinen zur Kenntnis genommen. Was die Frage der Ausgestaltung der Personenhaltestelle Untermeisling für Verladezwecke anbelangt, so wird auf die ad VIII gemachten Äußerungen verwiesen. Nach erfolgter Verständigung seitens des k.k. Eisenbahnministeriums über den in Aussicht gestellten Gemeindebeschuß wird das Aktionskomitee die etwa notwendigen Verhandlungen pflegen.

Ad XI. Die Erklärung des Herrn Vertreters der Gutsinhabung Gföhl wird zur Kenntnis genommen.

Ad Beilage E. Was die Lichtweiten der einzelnen Kremsflußbrücken anbelangt, wird dem geäußerten Wunsche des Vertreters der Straßenbauabteilung des niederösterreichischen Landesbauamtes und des Bezirksstraßenausschusses Gföhl entsprochen werden.

Der Ausgestaltung des Fußweges zur Haltestelle Untermeisling in eine Zufahrtsstraße wird zugestimmt.

Die Verlegung der Haltestelle auf das linke Kremsufer kann in eisenbahntechnischer Hinsicht nicht gebilligt werden. (Bezüglich der Kostentragung für die Zufahrtsstraßen zur Station Königsalm und zur vorgenannten Haltestelle wird auf das niederösterreichische Eisenbahn-Zufahrtsstraßengesetz verwiesen.) ...

Ad Beilage N. Die Erklärungen des Herrn Vertreters des k. u. k. Reichskriegsministerium werden zur Kenntnis genommen.

Schließlich erklären die Gefertigten zur Frage, ob statt der projektsmäßigen normalspurigen Ausführung des Bahnbaues eine schmalspurige erfolgen solle, der in der Interessentenversammlung in Gföhl am 26. März 1906 beschlossenen Resolution vollkommen zuzustimmen.

Da bei der Kürze der gegenständlichen Bahnlinie die Frage des Anschlusses der Lokalbahn an die Hauptlinie in Bezug auf die Frage der Normalspur oder der Schmalspur von verhältnismäßig grossem Einflusse ist, ersucht das Aktionskomitee das hohe k.k. Eisenbahnministerium, die k.k. Staatsbahndirektion Wien zu beauftragen, die Anschlußprojekte samt Kostenanschlägen für beide Spurweiten auszuarbeiten.

Der Obmann des Aktionskomitees:

Edmund Hofbauer m. p.

Der Vertreter des Projektes:
Dr. **Rudolf Mayreder** m. p.

Hiemit wird dieses Protokoll geschlossen und zur Abgabe des Kommissionsgutachtens und Antrages geschritten.

Hufnagl m. p.,
k.k. Statthaltereirat
als Vertreter der k.k. Bezirkshauptmannschaft Krems

Siber m. p.,
k.k. Statthaltereirat
Kommissionsleiter

Resolution.

Die heute in Gföhl tagende Interessentenvertretung für den Bau einer Lokalbahn von Krems über Senftenberg und Königsalm nach Gföhl erklärt sich neuerlich mit der dem generellen Projekte zu Grunde gelegten Trasse im allgemeinen einverstanden und halten insbesondere die Vertreter des Gerichtsbezirkes Gföhl an dem gewählten Ausgangspunkte Krems fest, da sie nur in einer Verbindung mit dieser Kreisgerichtsstadt, welche gleichzeitig die Hauptgemeinde des Waldviertels bildet, die richtige Erfüllung der wirtschaftlichen Verkehrsbedürfnisse ihres Bezirkes erblicken.

Die Versammlung hält an dem Projekt einer normalspurigen Ausführung der Lokalbahn Krems-Gföhl fest und erwartet von der Regierung eine baldige Erledigung des Gesuches um die Subventionierung des Bahnbaues.

Schließlich ersucht die Versammlung die anwesenden Herren Reichsrats- und Landtagsabgeordneten, Gemeindevertreter sowie den anwesenden Herrn Statthaltereirat der k.k. Bezirkshauptmannschaft Krems, im Sinne dieser Resolution bei der morgen stattfindenden Trassenrevisionskommission einzutreten

G f ö h l, am 26. März 1906

Edmund Hofbauer m. p.,
Bürgermeister von Krems

Josef Wöber m. p.
Bürgermeister von Imbach

Anton Daschl m. p.,
Gemeinderat von Rehberg

Leop. Siller m. p.,
Bürgermeister von Senftenberg

Karl Haslinger m. p.,
Bürgermeister von Gföhl

Kremser Zeitung, 7.4.1906

Gföhl. (Interessenten-Versammlung.) Am 26. März fand hier unter dem Vorsitze des Abg. Hofbauer aus Krems eine Interessenten-Versammlung für den Bahnbau Krems-Gföhl statt, an der auch Abg. Dr. Mayreder aus Wien, Statthaltereirat Hufnagl aus Krems und viele Vertreter der Kremstalgemeinden teilnahmen. ... Das Landeseisenbahnamt warte mit seiner Stellungnahme im Projekt Krems-Gföhl bis auch das Projekt Langenlois-Gföhl vorliege. Das Eisenbahnministerium empfehle eine schmalspurige Bahn. Ingenieur Dr. Mayreder erklärte, die schmalspurige Bahn käme allerdings nur auf ungefähr 3,8 Millionen Kronen, während die normalspurige Bahn auf 5,25 Millionen zu stehen käme. Die Krems-Gföhler Linie halte er für die bessere; im übrigen möge man ab-warten, welchen Betrag die Regierung als Subvention für den Bahnbau überhaupt gebe. Prof. Rathsam (Krems) trat für eine normalspurige Bahn ein, ebenso Pfarrer Ettenauer von Gföhl. Es sprachen noch Bürgermeister Haslinger (Gföhl) und Wunderbaldinger (Senftenberg), ... Schließlich ersucht die Versammlung die anwesenden Herren Reichsrats- und Landtagsabgeordneten und Gemeindevertreter sowie den anwesenden Herrn Statthaltereirat der k.k. Bezirkshauptmannschaft Krems, im Sinne dieser Resolution bei der morgen stattfindenden Trassenrevision einzutreten.

Gemeinderat vom 7.9.1906

Vorlage einer Zuschrift der Stadtgemeinde Krems, resp. des Aktions-Comitees betreffend die Anregung, daß die seinerzeitige Zeichnung von Stammaktien für die Normalspurbahn auch für die Schmalspurbahn ausgedehnt werde und Beschlußfassung darüber.

Mit Rücksicht, daß diese Verständigung ohne Wissen der Gföhler Mitglieder des Aktions-Comitees erfolgt ist und außerdem, daß Herr Bürgermeister Hofbauer von Krems sein Versprechen puncto Vorsprache beim k.k. Eisenbahnministerium, die Fortführung der Trasse in Normalspur betreffend nicht eingehalten hat, so ist es heute unmöglich einen definitiven Beschluß für die Zeichnung zur Schmalspur zu fassen.

Anlässlich der Gemeindewahlen 1906 wird in Gföhl die „Wirtschaftspartei“ gegründet, welche nachstehendes Programm aufstellt und dieses auch in Druckform auflegt:

Programm der Gföhler Wirtschaftspartei, aufgestellt anlässlich der Gemeindewahlen 1906

Allgemeine Bestimmungen.

Die Hauptaufgabe der „Gföhler Wirtschaftspartei“ ist und bleibt die möglichste Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Marktgemeinde Gföhl.

Politische Fragen sind nur insoweit zulässig, als sie zur Erreichung der gestellten Aufgabe dienlich sind, ohne hiedurch die politische Ueberzeugung des Einzelnen zu beeinträchtigen.

Alles Antireligiöse und alles Unpatriotische ist von der Partei grundsätzlich ausgeschlossen.

Besondere Bestimmungen.

Um die Aufgabe der Wirtschaftspartei zu lösen, müssen in erster Linie jene wirtschaftlichen Faktoren, durch welche Gföhl das geworden ist, was es heute ist, erhalten und ausgestaltet werden, außerdem müssen auch neue Mittel gefunden werden, welche die wirtschaftliche Lage von Gföhl heben helfen.

Von diesen allgemeinen Gesichtspunkten aus stellt sich die Partei folgende spezielle Aufgaben:

1. Das k.k. Bezirksgericht und k.k. Steueramt zu erhalten, würdig unterzubringen und dadurch den Zuzug aus dem ganzen Bezirke nach Gföhl zu sichern. Das ist aber nur möglich durch die Erbauung eines neuen Amtshauses an einem passenden Platze im Markte Gföhl. Erst hiedurch können auch Arrestlokalitäten und Arbeitsräume für die Arrestanten in der vorgeschriebenen Weise geschaffen werden. Durch die Erbauung eines neuen Amtshauses kann auch dem bestehenden schreienden Bedürfnisse entsprochen werden, nämlich der feuersicheren und trockenen Unterbringung des Grundbuches, worin der gesamte Grundbesitz und die gesamten Hypothekarschulden des Bezirkes Gföhl sichergestellt erscheinen. Im Grundbuche sind Millionen Werte verbucht und dieses Grundbuch ist der Gemeinde Gföhl zur Beherbergung anvertraut. Die Gemeinde Gföhl hat darum auch die verantwortungsvolle Pflicht, dem Grundbuche ein in jeder Beziehung möglichst sicheres Heim zu verschaffen, was aber nur möglich ist durch Erbauung eines neuen Amtshauses in Gföhl.
 2. Den Rinder- und Schweinemarkt in Gföhl zu heben durch Schaffung bequemer Auffahrts- und Abfahrtswege, durch Hebung der Vieh- und Schweinezucht im Bezirke Gföhl durch Verschaffung von Subventionen für Züchter, durch Stier- und Kalbinnenschauen etc.
 3. Hebung des Reinertrages unserer Spar- und Vorschußkasse durch Verbesserung des geschäftlichen Verkehres dieses Institutes und durch Einführung eines regelmäßigen Kassetages am Tage des Wochenmarktes als dem größten Geschäftstage von Gföhl.
 4. Ausgestaltung der Volksschule Gföhl durch Schaffung eines Kindergartens, der eine große Wohltat besonders für die arbeitende Klasse bilden wird.
 5. **Aufbietung aller Kräfte zur Erreichung einer Bahnverbindung Krems-Kremstal-Gföhl und für die Ausgestaltung der Telephonverbindung Wien-Krems nach Gföhl.**
 6. Ausbau des bestehenden Kanalnetzes und Einführung der Straßenbespritzung im Sommer behufs Hebung der Gesundheitsverhältnisse unseres Marktes.
 7. Hebung des Fremdenverkehres und Behebung der Wohnungsnot durch Förderung der Baulust.
 8. Errichtung einer zeitgemäßen und rentablen zentralen Beleuchtungsanlage für den ganzen Markt Gföhl.
 9. Verbesserung der Notspitalsverhältnisse und rationelle Lösung der Friedhofsfrage.
 10. Errichtung einer Eisgewinnungsanlage für Nutz- und Speiseeis in Verbindung mit einer Badeanstalt.
 11. Die Beschaffung der Geldmittel zur Lösung des Wirtschaftsprogrammes muß erfolgen mit möglichster Vermeidung von Gemeindeumlagen durch Hebung des Sparkassereingewinnes, durch Erschließung neuer Gemeindeeinnahmen und durch Sparsamkeit im gesamten Gemeindehaushalte.
- Dies die zunächst zu lösenden Aufgaben der Wirtschaftspartei.

Schlußbestimmungen.

Mitglied der Wirtschaftspartei ist jeder mit dem aktiven Wahlrechte in der Gemeinde Gföhl ausgestattete Wähler, welcher nach Zustimmung der Parteileitung dieses Programm eigenhändig unterfertigt. Aus wichtigen Gründen jedoch kann die Parteileitung auch nicht Wahlberechtigte in die Wirtschaftspartei aufnehmen.

Der Austritt erfolgt durch die schriftliche Austrittsanmeldung bei der Parteileitung oder durch Ausschluß durch die Vollversammlung.

Die Parteileitung besteht aus dem Gründer der Wirtschaftspartei als Obmann und aus dem für diese Wahlperiode in der konstituierenden Versammlung am 26. Juli 1906 gewählten Obmannstellvertreter, einem Schriftführer und dessen Stellvertreter, sowie aus 3 Beisitzenden.

Die Kandidaten der Wirtschaftspartei für die Gemeindevertretung von Gföhl werden von der Parteileitung unter Berücksichtigung aller an die gewählten Gemeindevertreter herantretenden Anforderungen vorgeschlagen und von einer vor der Wahl abzuhaltenden Vollversammlung der Wirtschaftspartei mit Stimmenmehrheit genehmigt.

Eine grundsätzliche Bestimmung der Wirtschaftspartei ist, daß aus ein und derselben Familie in der Regel nur ein einziger Kandidat für die Gemeindevertretung aufgestellt und gewählt werden darf.

Die von der Wirtschaftspartei aufgestellten und in die Gemeindevertretung gewählten Kandidaten übernehmen durch die Annahme der Kandidatur und der Wahl die Verpflichtung, für dieses Programm einzutreten und die Bestimmungen desselben gewissenhaft zu beobachten.

Alle dieses Wirtschaftsprogramm Unterfertigenden bezeugen durch ihre Unterschrift, daß sie sich zu diesem Programme bekennen, für dasselbe jederzeit offen und entschieden eintreten werden, solange sie Mitglieder der Wirtschaftspartei sind.

Gföhl, im August 1906

Für die Parteileitung:

Franz Liebenberger,

Gründer u. Obmann der Wirtschaftspartei.

PS. Das Originalprogramm der Wirtschaftspartei liegt bei Franz Liebenberger in Gföhl zu jedermanns Einsicht und Unterfertigung auf.

Eine recht rege Beteiligung wird mit Rücksicht auf das nur dem Wohle der Gemeinde Gföhl dienende Programm der Wirtschaftspartei erwartet.

Die Wirtschaftspartei vertritt demnach mit voller Vehemenz die Errichtung der Lokalbahn, insbesondere Bürgermeister Liebenberger und Pfarrer Ettenauer nehmen sich des Projektes in besonderer Weise an.

Kremser Zeitung, 15.9.1906

Bahnbau Krems – Gföhl

Ueber Einladung des Obmannes des Eisenbahn-Aktionskomitees, Herrn Bürgermeister Hofbauer aus Krems, tagte am 11. d. M. in Senftenberg eine Versammlung von Interessenten aus den Gemeinden Krems, Rehberg, Imbach und Senftenberg. Außer den Gemeindevorständen der genannten Orte waren noch erschienen Herr Statthaltereirat Hufnagl, Reichsrats-Abgeordneter Kleewein, Güterdirektor Sprosec von Jaidhof, Dr. Mayreder aus Wien, die Herren Pfarrer Ettenauer von Gföhl und F. Sagmeister von Senftenberg, die Fabrikanten Schmitt und Grabner sowie viele andere. Herr Bürgermeister Hofbauer mußte mitteilen, daß man seitens der Behörden, insbesondere des Eisenbahnministeriums, der für das Kremstal so hochwichtigen Frage nicht jenes Entgegenkommen zeigt, als es nützlich und notwendig wäre. Das Bahnprojekt Krems–Gföhl ist als Normalspurbahn endgiltig gefallen und kann es sich nur mehr um die glückliche Rettung einer schmalspurigen Bahn handeln. Doch auch diese liegt noch unter den Trümmern unserer zerstörten Hoffnungen und Pläne und muß erst von sicherer Hand gehoben werden. Der alte Apparat muß neuerdings in Tätigkeit gesetzt werden. Verzagtheit und Mutlosigkeit wären in der Stunde ernster Gefahr gar nicht am Platze. ... Die einzelnen Gemeinden haben sich daher mit dem Gedanken einer Schmalspurbahn schon abgefunden und denken ganz logisch, wie sie nun dieser mit allen Kräften und Mitteln zusteuern wollen. Allerdings hat auch schon rücksichtlich dieser das Kriegsministerium scheinbar übel mitgespielt, indem es wegen Fortführung der Bahn ab Gföhl auf die Normalspur hinwies. Es wurden daher Bedenken laut, ob nicht dann neuerdings schwere Opfer gebracht werden müßten, um die schmalspurige Bahn in eine normalspurige zu verwandeln.

Hierüber entspann sich eine sehr lebhaftige Debatte, ... Der um die Bahnfrage verdiente Herr Pfarrer Ettenauer von Gföhl, ein Mann von reichen und gewiß auch üblen Erfahrungen, ließ sich nicht so rasch überzeugen und verlangte eine beruhigende Erklärung seitens des Kriegsministeriums über diesen Passus, welche die Abgeordneten Hofbauer und Kleewein einzuholen sich bereit fanden. Hoffentlich werden die erbetenen Aufschlüsse in befriedigendem Sinne gegeben werden. Es wird dann auch Gföhl mit den übrigen Gemeinden die alten Zeichnungen für das neue Projekt aufrecht halten.

Die präliminierten 36.000 Kronen für die Verfassung des neuen Projektes werden zu gleichen Teilen vom Herrn Bergrat Ritter v. Gutmann und der Gemeinde Krems gedeckt werden.

Bezüglich der angestrebten Bahnlinie Langenlois–Gföhl hat Herr Abgeordneter Dr. Mayreder sowie Abg. Kleewein gleichfalls im beruhigenden Sinne auf die Gemüter gewirkt, ...

Die Abstimmung über die Anträge des Bürgermeisters Hofbauer in Angelegenheit des neuen Projektes ergab ein einstimmiges Resultat. Wir wollen wünschen, daß wenigstens in absehbarer Zeit auf die Hebung der ökonomischen Interessen des Kremstales durch den Bau einer Schmalspurbahn seitens der Regierung und des Landes Rücksicht genommen wird.

Aber nicht nur die Bahnfrage beschäftigt sämtliche Gemeinden und gewählten Vertreter. Die Verkehrsverbindungen im Allgemeinen sind so schlecht, dass auch hinsichtlich eines möglichen Automobilverkehrs (Postkutschen) Vorstellungen bei den zuständigen Behörden vorgonnen werden.

Als Beispiel ein Auszug aus einem Zeitungsartikel:

Vom Kremstale. (Automobilverkehr.) Sämtliche an der großen Krems gelegenen Ortschaften sind beim Handelsministerium respektive der Postdirektion um die Errichtung einer Post-Automobillinie Krems-Albrechtsberg via Meisling vorstellig geworden. Es wäre aber auch schon hoch an der Zeit, für dieses landschaftlich so reizende Tal etwas zu tun ...

Zur Bahnfrage erscheint im „**Wiener Tagblatt**“ vom 15.9.1906 ein umfangreicher Artikel, sowie nachstehendes

F e u i l l e t o n

Im Kremstale.

Wer einmal eine Postfahrt machen will wie in alten Zeiten, der löse sich in Krems einen Fahrchein für die dreistündige Reise durch das Kremstal bis nach Gföhl. Das Vergnügen ist um fünfundsiebzig Kreuzer zu haben und der Sitz neben dem Postillon wäre gar nicht übel, wenn er eine Rückenlehne hätte. Der Wagen ist nicht mehr die geschlossene alte Landpostkutsche von einst, er ist offen und luftig und gibt fünfzehn Personen Raum. Sind mehr da, rücken die anderen gutwillig enger zusammen und an Sonntagen sitzen die Passagiere auch auf dem Dache und schlenkern mit den Beinen gegen die Köpfe und Rücken der Insassen des Wagens. Unter Halloh und fröhlichem Gelächter beginnt die Fahrt. Drei Pferde nebeneinander sind eingespannt und sie füllen die Breite der Kremser Hauptstraße so vollständig aus, daß sich auf dem Bürgersteige rechts und links bestenfalls noch eine Person vorbeidrücken kann. Der Postillon bläst seine Weise, die Geschäftsleute ireien unter ihre Türen und blicken der Post nach; sie lächeln, sie grüßen wohl gar und gehen dann wieder an ihre Geschäfte.

Wie vor Jahrhunderten rollt dieses Leben noch heute dahin. Aber es ist doch nicht mehr dasselbe. Ein Tropfen Galle liegt auf dem Grunde des Kelches, der fortwährend geschüttelt wird, und jeder empfindet schließlich das Bittere des Trankes, der ihm da kredenzt wird. Der Kutscher, der in der Stadt den Postillon markierte, hört bald zu blasen auf, denn die drei Pferde geben ihm viel zu schaffen. Auch hat er hundert Kommissionen unterwegs. Bald ist er hinter dem Wagen und holt aus dem tiefen Schlauche unter den Sitzen seine Postsendungen, bald krabbelt er auf das Dach um ein Paket oder er schützt die dort lagernden Pakete mit Decken gegen den Regenguß. Bald schließt, bald öffnet er die Leinenvorhänge des Wagens und er turnt zeitweise mehr auf und nieder als er kutschiert. Darum hat er es gern, wenn kein Stadtmensch neben ihm sitzt, sondern ein Einheimischer, dem die Postpferde gehorchen. Und so wie der Kutscher (er hat dreiundzwanzig Gulden vierzig Kreuzer Monatslohn) werden die Pferde abgehetzt. Die aber sind ihrer vier und eines hat immer Rasttag zu Hause. Der Kutscher nie. Und wie der Kutscher und die Pferde, so die Passagiere: Kreuzlahm kommen sie am Ziele ihrer Fahrt an, entweder eingestaubt wie Müllersleute oder am Rücken bis auf die Haut durchnäßt vom Regen. Die gemütliche Stimmung vom Beginne der Fahrt hält nicht an bis ans Ende, der Tropfen Galle ist in die Höhe gestiegen und immer größer geworden, und wenn man ihn redlich hinabgewürgt hat, fragt man sich: Muß das sein?

Wir sind durch ein im Wohlstand blühendes, gottgesegntes Tal gefahren. Am Beginne desselben bauen sich die Weinrieden terrassenförmig bis zu den Gipfeln der Berge auf, dann steigen sie tie-

fer herab und machen oben dem Hochwalde Platz, in der Ebene aber biegen sich die Obstbäume unter der Last ihrer Früchte und überall hämmern Gewerke und klappern Mühlen. Die Krems, die sich so munter neben uns das Tal herabtummelt und zeitweise fast ganz in den Seitenarmen und Gewerkskanälen verschwindet, sie leistet redliche Arbeit unterwegs, sie gibt ihre Kraft an die mannigfaltigsten Industrien ab und plätschert durch hunderte von Badehütten, in denen die Jugend der Sommerfrischler hinter Reisigwänden, die an die Kultur der Pfahlbauzeiten erinnern, fröhlich herumpritschelt. Am jenseitigen Ufer des Fließchens, unter schattigen Obstbäumen, sind überall Ruheplätzchen, Damen mit Handarbeiten, weißbärtige Greise in Großvaterstühlen sitzen da und rauchen im tiefsten Frieden ihre Pfeife oder Zigarre, und aus dem Grün der Obstgärten lugen überall freundliche Wohnhäuser hervor. Landschaftlich erinnert das Tal wiederholt an das Gesäuse, doch ist es sanfter, idyllischer geformt und hat nirgends Hochgebirgscharakter. Malerische Burgruinen krönen die Bergrücken und in dem Geläute uralter gotischer Kirchen vernehmen wir die Stimme vergangener Zeiten.

Aber die Gegenwart ist mächtiger. Wagen um Wagen kommt uns entgegen, schwerbelastet mit allen erdenklichen Erzeugnissen einer regsamen Industrie, und dazwischen immer wieder hochbeackte Marktwagen, die aus dem Waldviertel herab nach Krems streben. Alle Wirtshäuser am Wege sind auf die „Einkehr“ von Fuhrwerken vorbereitet, gedeckte Remisen, große Futtervorräte und Tränken deuten darauf hin. Hüh und Hott, Peitschengeknall und Stimmengewirr lösen sich ab, und die Gefahr von Zusammenstößen, die immer vorhanden ist, wird noch erheblich gesteigert, wenn von ferne die Staubwolke eines Automobils auftaucht. So fahren wir durch Rehberg, Imbach und Senftenberg bis zur Königsalm. Dort biegt das Kremstal nach links ab und wird einsam, die Poststraße aber führt geradeaus durch das Tiefenbachtal über den Gföhlerberg empor durch die weithingedehnten Gutmannschen Wälder bis auf die Hochebene des Waldviertels hinaus.

Wir sind in Gföhl. Das Landschaftsbild ist ein anderes, die Kultur ist eine andere. Kein Wein, keine Obstgärten, Weizenfelder, Kartoffel, Kukuruz, Hafer. Und inmitten dieser gewellten sonnigen Hochfläche, über die eine kräftige, vom Aroma hundertfältiger Erdfrüchte gesättigte Luft streicht, liegt der helle Markt mit seinen breiten Straßen und freundlichen Wohnhäusern, der zur Kopfstation der künftigen Kremstalbahn ausersehen ist. Unterwegs haben wir die Volksweisheit über diese Bahn aus dem Munde des Postillon gehört. Erstens glaubt er überhaupt nicht an sie, weil schon zwanzig Jahre davon die Rede ist. Und wenn ja – wird sie viele Leute ruinieren, denn im Kremstal machen die Wirte jetzt bessere Geschäfte als in Krems selbst.

Der Gföhler Bürgermeister, Herr Karl Haslinger, über dessen Kaufmannsgeschäft das Gründungsjahr 1760 steht, ist natürlich anderer Meinung. Seine Gemeinde hat 1500 Einwohner und ist wohlhabend. Trotz aller Aufwendungen für öffentliche Interessen (Gföhl ist kanalisiert und hat seine Wasserleitung) gibt es in Gföhl noch keine Gemeindeumlage [eigene Gemeindesteuer]. Der Ort ist der Knotenpunkt für den ganzen Verkehr der Umgebung, der durch das Kremstal zur Donau und zur Bahn gegen Wien und nach St. Pölten hinstrebt. Daß diese Bahn noch immer nicht gebaut wurde, sei ein unerhörtes Versäumnis. Das Geschäft der Postmeisterei, die zweiundzwanzig Jahre in den Händen eines Gföhler Bürgermeisters lag, trage viel Schuld daran. Auch in Krems unten habe man den Wert einer Bahn lange nicht begriffen. Erst jetzt raffte man sich auf, da die Gefahr herannahte, daß der Verkehr von Gföhl durch einen Schienenweg nach Langenlois in das Kamptal abgelenkt werde. Das wäre verhängnisvoll geworden für Krems. Die Vorkommission für die Kremstallinie nach Gföhl sei längst in den Händen der Bürgermeister von Krems und Gföhl und des Fabrikanten Grabner von Senftenberg. Die Stammaktien seien fast vollständig gezeichnet. Die Gemeinde Gföhl habe 20.000, die Sparkasse 80.000 und die Hausbesitzer 22.000 Kronen gezeichnet. Der Bergrat Max v. Gutmann aber, der hier oben, in Jaidhof, ansässig sei, habe 250.000 Kronen gezeichnet und er sei überdies bereit, den Grund für die Bahn von Senftenberg bis Gföhl kostenlos zu überlassen. Auch Krems habe 320.000 Kronen aufgebracht, Rehberg 15.000, Imbach 12.000 und Senftenberg 38.000 Kronen. Eine solche Opferwilligkeit sei überhaupt noch nicht dagewesen. Die Zeichnungen mehren sich täglich und es seien heute kaum noch 80.000 Kronen aufzubringen auf die erforderliche Summe von 900.000 Kronen. Denn so wie die Donauuferbahn, sei auch diese geplant: dreißig Prozent der Bausumme haben die Interessenten zu decken, siebenzig Prozent das Land Niederösterreich. Alles sei fertig gewesen, aber da kam die böse Politik und suchte das unfruchtbare Projekt Gföhl-Langenlois an die Kremstalbahn anzukoppeln. Man ist in Gföhl gegen dieses zweite Projekt und möchte zuerst einmal das ältere und lebensfähigere verwirklicht sehen. Der Abgeordnete Daschl tue ja seine Pflicht, wenn er auch für Langenlois eine Verbindung hierher anstrebe, aber man erwarte doch von der Einsicht des Referenten Dr. Pattai, daß er die Kremstalbahn im Landtage kräftig befürworte und daß die Politik nicht das letzte

Wort habe in einer wirtschaftlichen Frage. Derselben Ansicht ist auch der Pfarrer Ettenauer von Gföhl, und er gab ihr kürzlich den temperamentvollen Ausdruck in einer Versammlung der Interessenten.

Die Talfahrt gegen Senftenberg geht rasch von statten in der würzigen Waldluft. Und da merkt man erst die Steigung, die wohl mehr als dreihundert Meter von Krems bis Gföhl betragen dürfte. Wir haben die Post abgedankt und fahren bequemer. Bei der Königsalm wird gehalten. Ein romantischer Punkt an der Kreuzung der beiden Täler. Hier soll die Bahntrasse einen kleinen Bogen in das Kremstal hinauf machen bis gegen Unter-Meisling und dann den Anstieg gegen Gföhl beginnen. So wird aus der Neunzehn-Kilometer-Strecke eine Bahn von vierundzwanzig. Die oberen Gewerke an der Krems erfordern diese Rücksicht.

Senftenberg mit seiner herrlichen Ruine liegt wieder vor uns. Der von der Krems durchströmte Ort ist lang hingestreckt zwischen den Bergen. Niedere Häuser, hohe Schindeldächer, aber sehr viele neue, freundliche Landhäuser und im Mittelpunkte ein prächtiges Villenpaar der beiden Hammerwerksbesitzer Grabner. Die tausend Einwohner des Ortes verteilen sich auf hundertfünfzig Häuser. Aber hier wohnen auch 500 bis 600 Sommerfrischler, zumeist Wiener, und so manche Familie hat ihr eigenes Haus. Es sind in den letzten fünf Jahren fünfunddreißig neue Landhäuser gebaut worden. Die Gemeinde gedeiht. Aber die Industriellen rufen laut und eindringlich nach der Kremstalbahn. Die Krems treibe bis hier herauf nicht weniger als sechsundzwanzig Wasserwerke und der Durchschnittsverkehr in Senftenberg betrage jetzt wöchentlich 300 leichte und mindestens 800 Lastenwagen. Die Bahn könne auf 5000 bis 8000 Waggons wöchentlich rechnen. Es gäbe schon jetzt hier Sägewerke, die täglich zwei Waggon Schnittholz erzeugen. Aber man sei elf Kilometer von der Bahn entfernt und das hemme die weitere Entwicklung. Früher gab es siebzehn Mühlen im Kremstale. Die ungarische Kunstmühlenindustrie habe viele ruiniert, aber ein geregelter Verkehr könnte so manche wieder beleben oder ihren Umwandlungsprozeß in andere Gewerke fördern. Heute stehen hier acht Mühlen still. Daß auch der Personenverkehr des Tales nicht länger von der Kremser-Fahrpost bewältigt werden kann, das fühlen mehr noch die etwa zwölfhundert Sommerfrischler des Tales als die Einheimischen. Die Fiaker von Krems sind teuer. Die verhältnismäßig hohen Fleischpreise im Kremstale aber führt man auch auf den Mangel an Zufuhr zurück. Und man hofft auf billiges Fleisch aus Krems. Nicht wenig stolz ist man hier darauf, daß, wie in der Wachau die besten Pfirsiche, hier die besten Marillen in Mitteleuropa reifen. Das wüßten nicht bloß die Wiener Zuckerbäcker, es stünde sogar im „Buch der Erfindungen“, im vierten Bande, zu lesen.

Tief verstimmt ist man im ganzen Kremstal über den Versuch, den Bahnbau in letzter Stunde zu durchkreuzen oder doch zu verzögern, indem man ein anderes Bahnprojekt (von Langenlois nach Gföhl) dazwischen warf. Auch daß die Starhembergsche Gutsverwaltung sich ebensowenig um Senftenberg wie um Dürnstein kümmerge, wird sehr bedauert. Der Fürst habe doch auch ein Interesse an den Bahnen durch sein Gebiet. Aber er nehme keinen Anteil an den Sorgen seiner Freisassen und Stammaktien zeichnete er nirgends. Man erzählt sich hier ein drastisches Wort des Gutsherrn. Um viel zu zeichnen, habe er zu wenig, und wenig zeichnen könne er nicht, weil er ein Fürst sei. Und das Kremstal rechnet auch nicht mehr auf die Förderung von dieser Seite, es will sich durch eigene Kraft emporarbeiten, wenn der Landtag seine berechtigten Wünsche erfüllt.

Jetzt ist man im ganzen Tale von dem Wunsche beseelt, sich unter den Schutz des Aktionscomitees zur wirtschaftlichen Hebung der Wachau gestellt zu sehen. Man sucht den Anschluß an jene Faktoren der Handels- und Gewerbekammer von Niederösterreich, die das Verständnis und den guten Willen haben, die schönen heimatlichen Täler allmählich dem Verkehre zu erschließen und alte Versäumnisse wettzumachen. Daß ein solches am Kremstale begangen wurde und daß die heutigen Zustände unhaltbar sind, davon kann sich jeder durch einen Tagesausflug von Krems aus überzeugen. Wer fünfundsiebzig Kreuzer riskiert, kann in der „Gutsherrlichen Taverne“ von Imbach frühstücken, in Gföhl Mittagessen und zur Jause wieder in Senftenberg sein. Dann steigt er gern aus dem Postkarren und wandert zwei Stunden bis Krems. Der abendliche Spaziergang ist überaus anregend.

Ignotus.

Die Handels- und Gewerbekammer gibt am 28. September 1906 folgende Stellungnahme ab:

An den

Aktionsausschuß zur Erbauung einer Lokalbahn
KREMS – GFÖHL,

KREMS.

Mit Erlaß vom 21. Juni 1906, Z. VI-1429/7, wurde der Unterzeichneten das Kommissionsgutachten und die Anträge, welche bei der Trassenrevision der projektierten Lokalbahn Krems-Gföhl gestellt wurden, übermittelt. Die Statthalterei teilte mit, daß gegen die vorgeschlagene Trasse keine Einwendungen erhoben wurden, daß jedoch die vorhandenen lokalen Verkehrsbedürfnisse des südlichen Waldviertels von Niederösterreich durch den Ausbau eines geeigneten Schmalspurnetzes ausreichende Befriedigung finden würden. Hiebei wurde hervorgehoben, daß durch die schmalspurige Ausführung der Lokalbahn Krems-Gföhl nicht nur die Anfangsstrecke für ein derartiges Bahnnetz geschaffen wäre, sondern auch infolge der hiedurch ermöglichten Anschmiegun der Trasse an die Talhänge eine wesentliche Herabminderung der Bauarbeiten und mithin auch der Baukosten erzielt werden könnte. Diese Erwägung fällt bei dem vorliegenden Projekte umsomehr ins Gewicht, als der Ausbau einer normalspurigen Linie mit außerordentlich bedeutenden Kosten verbunden wäre, deren Aufbringung aller Voraussicht nach auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen würde.

Mit Rücksicht hierauf und bei weiteren Umstände, als auch der Vertreter des n.ö. Landesausschusses der Durchführung des vorliegenden Projektes als Schmalspurbahn nicht ablehnend gegenüber stand, hat das k.k. Eisenbahnministerium die Spurweite mit 0.76 m festgesetzt.

Die Unterzeichnete glaubt dem geschätzten Aktionsausschuß den Ratschlag erteilen zu sollen, dem Projekte einer schmalspurigen Bahn beizustimmen. Den Verkehrsbedürfnissen des Waldviertels wird durch den Ausbau eines Netzes von Schmalspurbahnen in ausreichendem Maße entsprochen, namentlich wenn man in Betracht zieht, daß die Franz-Josephs-Bahn zusammen mit der Linie Krems-Horn-Siegmundshergberg, der Donauuferbahn (Krems-Grein) und der demnächst auszubauenden Nord-Südlinie Schwarzenau-Zwettl-Martinsberg-Amstetten (durch das Ispertal und Weintal) einen Rahmen von Normalspurbahnen bilden, innerhalb dessen schmalspurige Linien als Zufuhrstrecken und zur Bewältigung des Lokalverkehrs genügen. Die ablehnende Haltung der Staatseisenbahn-Verwaltung gegenüber der normalspurigen Ausführung der Bahn Krems-Gföhl mag auch darin ihren Grund haben, daß sie für den durchlaufenden Verkehr keine Bedeutung hat. Als Nord-Süd-Verbindung ist sie wesentlich ungünstiger wie die Linie Zwettl-Amstetten, deren bereits in Aussicht genommener Bau eine neue, weiter östlich verlaufende Nord-Süd-Verbindung überflüssig erscheinen läßt. Es ist daher nicht zu erwarten, daß die Haltung der Staatseisenbahn-Verwaltung eine Änderung erfahren wird und wenn man dem Gföhler Bezirke die Wohltaten einer Eisenbahn-Verbindung sichern will, bleibt nichts übrig, als auf die Absichten der Eisenbahn-Verwaltung einzugehen und die Schmalspur anzunehmen. Das Festhalten an der Normalspur könnte nur die Wirkung haben, daß der Bahnbau auf viele Jahre hinausgeschoben oder gänzlich aufgegeben wird.

Die Kammer kann daher nur nochmals dem geehrten Aktionsausschusse auf das wärmste empfehlen, sich mit der Ausführung einer schmalspurigen Bahn einverstanden zu erklären und dahin zu wirken, daß die Interessenten ihre für die Ausführung der normalspurigen Linie gemachten Aktienzeichnungen auch für das geänderte Projekt aufrecht erhalten.

Die Handels- und Gewerbekammer für Oesterreich unter der Enns.

Der Präsident:

Der Sekretär:

Die Stellungnahme der Kammer läßt sohin nichts an Deutlichkeit vermissen. Es wird im Aktionskomitee ein Umdenken geben müssen, um überhaupt einer Realisierung des Bahnprojektes näher treten zu können. Das sture Festhalten an einer Normalspurlösung muss zu Gunsten der Schmalspurvariante aufgegeben werden, soll der Bau der Bahn gesichert werden.

Nachdem die Gemeindevertretung die Entscheidung in allen wichtigen Verkehrsfragen zu treffen hat, soll nachstehend das Ergebnis der Gemeindevahlen 1906 in Gföhl zur Kenntnis gebracht werden.

Kremser Zeitung, 13.10.1906

Gföhl. (Gemeindevahl.) Am 7. Oktober waren in Gföhl die Gemeindevahlen für alle drei Wahlkörper. Die Wahlbeteiligung war eine sehr rege, denn es waren von 220 Wählern 175 an der Urne erschienen. Auch die neugegründete Wirtschaftspartei beteiligte sich am Wahlkampfe in energischer

Weise und hat die erste Kraftprobe, trotz mancher unqualifizierbarer gegnerischer Wahlmanöver, glänzend bestanden. Die Wirtschaftspartei siegte auf der ganzen Linie, denn sie riß den dritten und zweiten Wahlkörper gänzlich und den ersten Wahlkörper zum Teile an sich. Von 15 Gemeindeausschußmandaten wurden 12 durch Mitglieder der Wirtschaftspartei besetzt. Nun gilt es, das nur das Wohl der Gemeinde Gföhl anstrebende Wirtschaftsprogramm durchzuführen, dann wird die heute sowohl bei den Wählern als auch bei den Gewählten herrschende freudige Stimmung eine dauernde sein und der Sieg sich noch recht oft an die Fahne der Wirtschaftspartei heften. Gewählt wurden im 3. Wahlkörper: Pfarrer Ettenauer (Wirtschaftspartei) mit 107 Stimmen, Kaufmann Liebenberger (Wp.) mit 102 Stimmen, Zimmermeister Ney (Wp.) mit 101 Stimmen, Gastwirt Kippes (Wp.) mit 97 Stimmen, Hausbesitzer Kienast (Wp.) mit 96 Stimmen, von 129 abgegebenen Stimmen.

Im 2. Wahlkörper: Notar Schilcher (Wp.) mit 26 Stimmen, Spenglermeister Tolleschell (Wp.) mit 24 Stimmen, Schuhmachermeister Lechner (Wp.) mit 22 Stimmen, Schlossermeister Tepper (Wp.) mit 20 Stimmen, Wirtschaftsbesitzer Feyertag (Wp.) mit 19 Stimmen, von 32 abgegebenen Stimmen.

Im 1. Wahlkörper: Kaufmann Haslinger mit 14 Stimmen, Lederermeister Lechner mit 14 Stimmen, Oberlehrer Breit mit 10 Stimmen, Gastwirt Glaser (Wp.) mit 11 Stimmen, Gastwirt Franz Prinz (Wp.) mit 8 Stimmen, von 14 abgegebenen Stimmen.

Als Ersatzmänner wurden gewählt: im 3. Wahlkörper Valentin Patzl, Rudolf Hagmann und Georg Wöber; im 2. Wahlkörper: Franz Gerzabek, Ignaz Steiner und Thomas Leitner; im 1. Wahlkörper: Schachinger Michael, Prinz Josef und Obenaus Josef (mit Ausnahme der beiden letzteren sämtliche Mitglieder der Wirtschaftspartei).

Das k.k. Eisenbahnministerium nimmt am 25.10.1906 wie folgt Stellung:
Z. 53304

Mit Bezug auf die an das k. und k. Reichs-Kriegs-Ministerium gerichtete Eingabe vom 25. September 1906, betreffend die erbetene Äusserung in Angelegenheit der projektierten Lokalbahn Krems-Gföhl, wird dem geehrten Aktionskomitee auf Grund der anher gelangten Mitteilung dieses Ministeriums vom 13. Oktober 1906 Abt. V E.B. N. 2757 nachstehendes eröffnet:

Mit Rücksicht auf die finanziellen Schwierigkeiten, welche dem Zustandekommen des vorbezeichneten Projektes mit normaler Spurweite auch in Folge der vom dem Militär-Vertreter bei der Trassenrevision am 27. März 1906 gestellten Forderung wonach die Projektslinie im Falle ihrer Fortsetzung zum Anschlusse an die Linie Iglau-Zwettl-Amstetten oder Wien-Gmünd für einen Verkehr von zwölfsiebzugsigen Zügen einzurichten ist, entgegenstehen, ist das k. und k. Reichs-Kriegs - Ministerium bereit, gegen die Ausführung dieser Bahn mit einer Spurweite von 0.76 m sowie deren seinerzeitige, allfällige Fortsetzung nach Norden oder Westen keine Einwendungen zu erheben.

Der k.k. Eisenbahnminister:
Derschatta m./p.

Kremser Zeitung, 27.10.1906

Gföhl. (Gemeindevorstandswahl.) Am 23. 10. um 5 Uhr abends wurde die Wahl des Gemeindevorstandes von Gföhl vorgenommen, nachdem die gesetzlich vorgeschriebene 14tägige Frist für eventuelle Wahlproteste mit 21. 10. abgelaufen war. Gewählt wurde als Bürgermeister: Kaufmann Franz Liebenberger mit 12 von 15 Stimmen; als 1. Gemeinderat Notar Viktor Schilcher mit 12 von 15 Stimmen; als 2. Gemeinderat Gastwirt Matthias Kippes mit 12 von 15 Stimmen; als 3. Gemeinderat Spänglermeister Nikolaus Tolleschell mit 10 von 15 Stimmen; als 4. Gemeinderat Zimmermeister Karl Ney mit 11 von 15 Stimmen. Damit erscheint die Gemeindevertretung von Gföhl konstituiert und beginnt nun die Zeit der Arbeit für dieselbe ...

Gemeinderat vom 5.11.1906

Anwesend:

Bürgermeister Franz Liebenberger

Gemeinderäthe: Kippes, Schilcher, Tolleschell, Ney [heute: geschäftsführende Gemeinderäte od. Stadträte]

Gemeinde-Ausschüsse/Beiräte: Breit, Kienast, Feyertag, Haslinger, Lechner Carl jun., Lechner Carl, Prinz, Ettenauer, Tepper [Gemeinderäte]

Geschäftsverteilung:

1. Zu Schriftführern wurden vorgeschlagen: Schilcher, Kienast, Tepper, Breit

2. Cassagebarung, Verwaltung des Gemeindevermögens, Vertretung der Gemeinde nach außen, Erledigung der Einläufe und Correspondenzen: behält sich der Bürgermeister bevor

3. Cassa-Revisoren: Ettenauer, Schilcher, Kippes
 4. Überwachung der Wasserleitung, Prüfung der Rechnungen etc.: Ettenauer, Ney, Prinz, Bürgermst.
 5. Sorge für die Sicherheit der Person und des Eigenthums, Überwachung des Polizei- und Meldewesens, Marktwesen, Marktverkehr, Lebensmittel- und Gesundheits-Polizei, Fleischbeschau: Ettenauer, Dr. Bader, Thierarzt Ring, Bürgermeister
 6. Baucommission: Ettenauer, Kippes, Tepper, Bürgermeister, als Sachverständiger Kienast
 7. Gesinde- und Arbeiter-Polizei, Dienstboten-Ordnung: Bürgermeister und die Wachleute
 8. Feuer, Polizei, Ortsbeleuchtung, Nachwächterdienst: Tolleschell, Ney, Lechner Carl jun.
 9. Erhaltung der Gemeindewege und Plätze: Kippes, Lechner Nr. 41, Feyertag
 10. Verschönerungsangelegenheiten und Fremdenverkehr: Ettenauer, Schilcher, Breit, Glaser, Kienast, Bürgermeister
 - 11. Eisenbahnangelegenheiten: Ettenauer, Schilcher, Bürgermeister**
 12. Militär-Vorspann-Einquartierung und Schubwesen: Bürgermeister und Wachleute
 13. Überwachung der Gebäude und Liegenschaften: Tolleschell, Tepper, Ney, Kienast
 14. Badeverwaltung: Wöber Georg
 15. Brückenwaage: Lechner Carl Nr. 41, Controllor Ettenauer
 16. Überwachung der Ortsreinigung: Tolleschell, Prinz, Tepper
 17. Comite zum Studium des Wirtschaftsprogrammes behufs allmählicher Führung desselben: Ettenauer, Schilcher, Ney, Kippes, Tepper, Kienast und Bürgermeister
- Gegen diese Vorschläge werden keine Einwendungen erhoben und erklären die betreffenden Herren die ihnen übertragenen Arbeiten zu übernehmen.

Das hohe Eisenbahn-Ministerium theilt mit, daß am Freitag den 21.XII.06 die Trassen-Revision für den normalspurigen Bahnbau Langenlois-Gföhl stattfindet. Wird zu Kenntnis genommen.

Eine Bahnverbindung Gföhl-Langenlois wird als Alternative angedacht, falls der Lokalbahn Krems-Gföhl keine positive Entscheidung zufallen würde. Diese Variante wird aber auch als Druckmittel gegen die Stadtgemeinde Krems eingesetzt, um in diesem Bereich einzelne bestehende Widerstände zu brechen. Krems muss mit schwerwiegenden wirtschaftlichen Einbußen rechnen, wenn der Güter- und Wirtschaftsverkehr des oberen Waldviertels über Langenlois abgewickelt wird.

Nach Übernahme der Amtsgeschäfte durch Bürgermeister Liebenberger teilt dieser seinem Amtskollegen in Krems, Bürgermeister Edmund Hofbauer, mit:

An den ehrenfesten

Herrn Bürgermeister Edm. Hofbauer in Krems a. d. Donau.

Bezüglich der sehr dringlichen Eisenbahnbau-Angelegenheit Krems-Kremstal-Gföhl bringe ich hiermit in Kürze zu geneigter Kenntnis, daß ich infolge der erst vor einigen Tagen erfolgten Übernahme der Amtsgeschäfte und des Archivs mit Arbeit derart überhäuft bin, daß ich noch geraume Zeit brauchen werde, bis ich mich in die neue Lage so recht hineingefunden habe und da ich dormalen, der Jahreszeit entsprechend, auch geschäftlich sehr in Anspruch genommen bin, so ist das umsomehr der Fall.

Ich bitte daher um ein wenig Geduld, damit ich wenigstens zunächst all unaufschiebbaren Amtsgeschäfte erledigen kann.

Auch finden in diesem Monate in unserem Gerichtsbezirke die Armenrats- und Straßenaus-schlußwahlen statt, deren Durchführung ich mir notwendigerweise angelegen lassen sein muß.

Nachher werde ich mich aber sofort mit den mir von unserer Gemeindevertretung zugeteilten Herren – es ist dies Gemeindebeirat Hochwürden Herr Pfarrer Ettenauer und Gemeinderat Herr Notar Schilcher – ins Einvernehmen setzen, die Bahnbauangelegenheit ernstlich studieren und mit allem Nachdruck betreiben.

Damit ich mich aber auch persönlich über die letzten wichtigen Aktivitäten in dieser Angelegenheit genau informieren kann, so möchte ich Sie freundlichst ersuchen, mir zu diesem Zwecke das notwendigste Material zu senden u. z. zunächst

- 1.) eine verlässliche Abschrift des Protokolles über die im Frühjahr 1906 vorgenommene Trassenrevision und dann noch
- 2.) eine getreue Abschrift des Erlasses des Eisenbahnministeriums in dieser Angelegenheit.

Ich werde dann nicht ermangeln, sobald als möglich meinen Standpunkt genau zu präzisieren.

Mit treu deutschem GrüÙe
Franz Liebenberger

Gemeinderat vom 20.12.1906

Berathung und Beschlußfassung über die grundsätzliche Stellungnahme der Gemeinde gegenüber der schwebenden Bahnfrage im Allgemeinen.

Antrag des Local-Actions-Comitees:

Die Gemeindevertretung wolle beschließen:

1. Die Bahnverbindung Gföhl mit dem Vorderland ist - nur wenn möglich - normalspurig mit Aufwendung aller Kräfte anzustreben.
2. Zur Verwirklichung dieser Bahnverbindung stellen Gemeinde und Sparcasse Gföhl zusammen 100.000 Kr zum Ankaufe von Stammaktien zur Verfügung und zwar ohne Rücksicht auf die Spurweite.
3. die Bestimmung der Bahntrasse erfolgt naturgemäß in Einvernehmen mit dem hohen nö. Landesausschuße.

Dieser Antrag wird nach kurzer Debatte einstimmig angenommen.

Antrag desselben Comitees

Die Gemeindevertretung wolle beschließen:

Die Vertreter der Gemeinde Gföhl begrüßen das vorliegende normalspurige Bahnprojekt Langenlois-Gföhl auf das Wärmste und sprechen den Wunsch aus, daß dasselbe ehe baldigst verwirklicht werde, weil hierdurch den Verkehrsverhältnissen der Marktgemeinde Gföhl und dem Hinterland, welche bis heute von jeder Bahnverbindung ausgeschlossen sind, entsprochen wird.

Diesen Verkehrsbedürfnissen würde in noch höherem Masse entsprochen werden, wenn der Ausgangspunkt dieser normalspurigen Bahn nicht mit dem Bahnhofe in Langenlois zusammenfiel, sondern wenn dieselbe direkten Anschluß an die Linie Krems-Wien in der Station Hadersdorf-Lokalbahnhof hätte. Außerdem wäre es von besonderem Vortheile für diese normalspurige Bahn wenn ihre Fortsetzung gegen Westen zum Anschlusse an die bereits ausgebaute Eisenbahnlinie Zwettl-Martinsberg möglichst bald durchgeführt werde.

Bezüglich der Bahnhofanlage in Gföhl macht die Gemeindevertretung höflichst aufmerksam, daß es ein dringendes Bedürfnis lokaler Natur ist, den Bahnhof auf der Südseite von Gföhl, d. i. am Hausberge anzulegen. Im übrigen erheben wir gegen das der commissionellen Behandlung zugrunde gelegte Projekt keinerlei Einwendung. Was die Detailausführung des Projektes anbelangt, behalten wir uns die Bekanntgabe eventueller Wünsche für die politische Begehung vor.

Dieser Antrag wurde mit überwiegender Mehrheit angenommen.

Im Amtsblatt vom 13. Dezember 1906 wird die Trassenrevision Langenlois-Gföhl kundgemacht:

(Im Teil „Gewerbliches“ wird unter „Gewerbe-Anmeldungen“ verlautbart: Bertha Aubrunner, 10.11.1906 Gemischtwarenhandel in Gföhl Nr. 7 – Johann Leitgeb, 4.11.1906, Schuhmachergewerbe in Gföhl Nr. 140 – Paul Ney, 23.11.1906, Lohnfuhrwerk in Gföhl Nr. 120)

Eine ungewöhnlich scharfe Stellungnahme übermittelt die Gemeindevorsteherung von Obermeisling an die Marktgemeinde Gföhl:

Löbliches Bürgermeisteramt!

Die Marktgemeinde Gföhl nimmt eine ganz sonderbare Haltung der Bahnfrage gegenüber ein. Zuerst nur Feuer und Flamme für das Projekt der Kremstalbahn, wendet sich das Interesse der vorgenannten Gemeinde seit neuester Zeit wieder ganz der Trasse Langenlois-Gföhl zu. Jedermann, der nicht nur bis heute denkt, muß doch unbedingt zugeben, daß das Projekt Krems-Gföhl mehr Berechtigung hat. Nun macht sich eben eine förmlich feindliche Bewegung Gföhl's gegen die Orte des Kremstales geltend. Da vom Bahnbau das Aufblühen unseres schönen Tales vollkommen abhängt, so hat sich die gefertigte Gemeindevorsteherung an die Gemeindevorsteherung Gr. Gerungs gewendet, um zu wissen, wie sich die oberen Gegenden zu dem älteren Projekte: Krems-Kremstal-Kottes-Ottenschlag-Gr. Gerungs verhalten. Da sich laut beiliegender Abschrift die Gemeinde Gr. Gerungs in zustimmendem Sinn ausgesprochen hat, so hängt es in erster Linie von der Stadt Krems als dem weitaus wichtigstem Orte ab die Initiative zu ergreifen, damit einmal endlich unsere Gegend ihr Recht bekommt. Die gefertigte Gemeindevorsteherung hat in ihrer letzten Ausschußsitzung vom 27. Februar l. J. beschlossen, an die Gemeindevorsteherung Krems diesbezüglich heranzutreten, auf daß die Stadt Krems diesbezüglich die Leitung und Entfaltung einer regen Agitation für die zu erbauende Bahnlinie in die Hand nehme.

Gemeindevorsteherung Obermeisling, am 22. März 1907

Der Bürgermeister:

Gemeinderat vom 5.4.1907**Anwesend**

Die gesamte Gemeindevertretung mit Ausnahme des Gemeindebeirates Herr Franz Prinz (entsch.). Auf der Tagesordnung ist die Erledigung der Automobilfrage und der Bericht des Delegierten, Gemeinderat Herr Notar Schilcher.

Nach längeren Wechselreden wurde nachstehender Antrag einstimmig angenommen.

Antrag

Der Gemeindeausschuß wolle beschließen zur Deckung des Anschaffungspreises zweier Postautomobil-Linienbusse und der Kosten der erforderlichen Wagenremisen in Krems und Gföhl behufs Befahrung der Strecke Krems-Gföhl und zurück zur Beförderung von Brief-, Wert- und Paketpostsendungen, sowie von Personen und Personengepäck in eigener Regie der Gemeinden Krems, Imbach, Rehberg, Senftenberg, Gföhl und der Gutsherrschaft Jaidhof ein Darlehen von 13.500 Kronen, d.i. 30 % der Gesamterfordernisse bei der Sparkasse Krems aufzunehmen, jedoch mit dem Vorbehalte, daß der zwischen den Interessenten zu errichtende Vertrag und das erforderliche Verwaltungsstatut den Interessen der Marktgemeinde Gföhl und deren Stimmberechtigung in der Verwaltung nicht zuwider läuft, worüber selbstverständlich die Entscheidung nur der Gemeindevertretung Gföhl selbst zusteht. (Einstimmig angenommen)

Kremser Zeitung, 27.7.1907

Gföhl. (Zur Eisenbahnfrage.) Der n.-ö. Landtag soll im September zu einer vier- bis fünfwöchentlichen Session zusammentreten. Reichsratsabgeordneter Direktor Miklas hat sich mit den maßgebenden Faktoren bereits in Fühlung gesetzt und bereitet ein Memorandum in Angelegenheit des schon längst notwendigen Eisenbahnanschlusses vor. ... daß wir endlich auch in Gföhl eine Eisenbahn bekommen, und daß wir nicht wieder wie schon so oft eine ganze 6jährige Legislaturperiode vergebens auf die ersehnte Eisenbahn warten müssen ...

Kremser Zeitung, 26.10.1907

Zur Gföhler Eisenbahnfrage. Schon seit Jahrzehnten harret der Gföhler Bezirk seiner wirtschaftlichen und kulturellen Erschließung durch eine Eisenbahn. Obwohl Gföhl den größten wöchentlichen Rindviehmarkt des Waldviertels besitzt, der bei entsprechenden Verkehrsbedingungen auch für die Provisionierung Wiens bedeutsam werden könnte, obwohl das ganze mittlere Waldviertel für Vieh- und Holzexport sehr geeignet ist und auch Körnerfrüchte aller Art, besonders vortrefflicher Hafer exportiert, so ist die Frage der Gföhler Eisenbahn doch noch immer nicht gelöst, da die Rivalität von Krems und Langenlois, welche beide Orte den Eisenbahnanschluß nach Gföhl anstreben, bisher eine Entscheidung im n.-ö. Landtag verhindert hat. ...

Die offensichtlich schwankende Haltung der Gemeinde Gföhl in der Frage der Trassierung beunruhigt nicht nur die Nachbargemeinden. Das mit der Projektausarbeitung betraute Büro Dr. Rudolf Mayreder, stellt der Stadtgemeinde Krems mit 6. Dezember 1907 eine Alternative zum Hauptprojekt vor. Dr. Mayreder führt aus:

In Beantwortung Ihres geschätzten Schreibens vom 3. d. M. teile ich Ihnen folgendes mit.

Die Ueberarbeitung des für die Normalspur ausgearbeiteten Projektes der Linie Krems-Gföhl auf die Schmalspur wurde von mir längst durchgeführt und mittelst Eingabe vom 8. April d. J. dem Eisenbahnministerium übergeben. Dass dasselbe trotzdem die Trassenrevision nicht erledigt, hat seinen Grund einzig darin, dass es noch auf die Vorlage des Schmalspurprojektes Langenlois-Gföhl wartet. Das Landeseisenbahnamt hat diese Vorlage in Aussicht gestellt aber noch nicht durchgeführt und so bleiben derzeit beide Fragen in suspenso.

Es ist ja klar, dass derzeit der Landesausschuss, selbst wenn er wollte, im Landtag keine Majorität für Krems-Gföhl bekommt. Sehr zum Nachteil unserer Sache wirkt die schwankende Haltung der Gemeinde Gföhl in dieser Frage. Deshalb habe ich mit Herrn Bürgermeister Hofbauer bereits den Versuch besprochen, die Linie Krems-Gföhl in zwei Teilstrecken zur Ausführung zu bringen und zunächst die Ausführung der ersten Teilstrecke Krems-Königsalm anzustreben. Die zweite Hälfte folgt dann von selbst nach.

Die Teilstrecke Krems-Königsalm wäre rund 13 km lang und die Baukosten würden rund K 2,300.000 erfordern. ...

Wenn diese Frachtenmengen alle garantiert werden, und zwar zu dem sehr niedrigen Tarife der Waldviertelbahnen, wäre meines Erachtens das erforderliche Prioritätenkapital seitens einer Bank zu erhalten und wäre ich bereit, die Vorarbeiten in dieser Richtung weiter zu betreiben. ...

Die zwei wichtigsten in dieser Hinsicht in Betracht kommenden Faktoren, die daher auch zuerst zu fragen wären, sind die löbliche Stadtgemeinde Krems samt Sparkassa und Interessenten und die Herrschaft Jaidhof des Herrn Baron Gutmann.

Bei der Stadtgemeinde Krems samt Sparkassa und Interessenten handelt es sich um Stammaktienzeichnungen von zusammen rund K 350.000 und nach obigem Entwurf um eine Frachtengarantie aus dem Hinterlande gegen Königsalm von jährlich 1335 Waggons.

Bei der Herrschaft Jaidhof des Herrn Baron Gutmann handelt es sich um Stammaktien im reduzierten Betrage von K 175.000 und nach obigem Entwurf um eine Frachtengarantie für Holz von jährlich 700 Waggons.

... Wollen Sie daher diese Vorschläge gefälligst einer eingehenden Würdigung unterziehen und mir berichten, ob ich im Sinne derselben weiterarbeiten soll.

Einer löblichen Stadtgemeindevertretung in Hochachtung ergebener:

Dr. Rudolf Mayreder

Am Dienstag, dem 22. Juni 1908 spricht eine Deputation bestehend aus den Herren Edmund Hofbauer, Bürgermeister der Stadt Krems, Franz Liebenberger, Bürgermeister der Marktgemeinde Gföhl und Ludwig Grabner, Fabrikant in Senftenberg, beim Landeseisenbahn-Referenten Professor Sturm in Wien vor, um diesem das Projekt neuerlich vorzustellen und einen Überblick über die bisherigen Aktivitäten zu geben, sowie um dessen Unterstützung für das Bahnprojekt zu ersuchen. Weiters nehmen an der Unterredung der Landeseisenbahnbau - Direktor und Oberbaurat Engelmann sowie Bauoberkommissär Rinnerer teil. Seitens der Politik erscheint der Reichsratsabgeordnete Miklas.

Landesausschuss Professor Sturm erklärt, in dem Augenblicke, als ihm von Seiten des hohen Landtages in der nächsten Session, die im September und Oktober dieses Jahres stattfindet, die notwendigen Mittel zur Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes zur Verfügung gestellt werden, der Bahnlinie Krems-Gföhl seine Förderung angeheihen zu lassen, und diese wichtige Bahnlinie als 1. Vorlage im Landtage einzubringen und tatkräftigst zu unterstützen.

Gemeinderat vom 14.8.1908

Beitragsleistung zu den Kosten des generellen Projekts des Bahnbaues Krems-Gföhl.

Der Bürgermeister bringt die Zuschrift des Landesausschusses zur Kenntnis in welcher verlangt wird binnen 4 Wochen zu berichten, wann die Gemeinde den auf sie entfallenden prozentuell berechneten Betrag per 244 Kr 29 h an die Stadtgemeinde Krems ersetzen wird.

Hierzu stellt Gemeindebeirat Eettenauer den Antrag: Der Bürgermeister wolle dem n.ö. Landesausschusse berichten, daß die Zahlung dann erfolgen wird, wenn der Gemeinde sowohl das Miteigentumsrecht an dem Projekte, als auch das Regreßrecht für den Fall der Erbauung der Bahn von Seiten der Stadtgemeinde Krems zugestanden wird. Angenommen

Über Antrag des Bürgermeisters wird beschlossen, der Bürgermeister wird ermächtigt in der Eisenbahnangelegenheit in einer öffentlichen Versammlung im Namen der Gemeinde zu sprechen und den Standpunkt der Marktgemeinde Gföhl zu vertreten.

Gemeinderat vom 4.9.1908

Beschlußfassung über die Bahnfrage.

In Entsprechung der vom n.ö. Landesausschusse vom 13. Juli 1908, G.Z. 171-320/20/B, gestellten Anfrage: „Wie verhält sich Gföhl heute in der Bahnangelegenheit?“ beschließt die Gemeindevertretung Gföhl in ihrer ordentlichen Gemeindeausschußsitzung vom 4. September 1908 folgendes:

Die Gemeindevertretung von Gföhl hält getreu fest an den von ihr in der Eisenbahnangelegenheit Krems-Kremstal-Gföhl in früheren Gemeindeausschußsitzungen gefaßten Beschlüssen und erklärt, daß sie auch in Zukunft für die Bahnlinie Krems-Kremstal-Gföhl mit Ausschluß jeder anderen Trasse eintreten werde unter der Bedingung jedoch, daß auch die Gemeinden Krems, Rehberg, Imbach und Senftenberg die schriftliche Erklärung abgeben, daß auch sie nur für diese Trasse mit Ausschluß jeder anderen Linie bis zur Erreichung dieser Bahn eintreten werden.

Kremser Zeitung, 12.9.1908**Die Kremstalbahn.**

Dienstag den 8. September fand in Herrn Hintenbergers Gasthaus in Senftenberg eine von den Bürgermeistern und den hervorragendsten Vertretern der Stadtgemeinde Krems, der Gemeinden des Kremstales, der Marktgemeinde Gföhl und fast sämtlicher Gemeinden des Gföhler Bezirkes sowie den Interessenten der Krems-Gföhler-Bahn außerordentlich gut besuchte Versammlung statt, die den Zweck hatte, endlich einmal diese verworrene Bahnfrage zu klären und ein einheitliches Vorgehen aller an dem Bau interessierten Kreise zu erzielen. Glücklicherweise ist dies auch vollständig gelungen und kann somit der Bahnbau im Prinzip als gesichert gelten. ... Die Bahn soll eine schmalspurige werden und von Krems durch das Kremstal nach Gföhl führen und von dort nach Groß-Gerungs anschließen. Die Kosten der Bahn belaufen sich auf 4,300.000 Kronen. Davon sollen 70% Prioritäten vom Lande übernommen werden. Die 30% sind nach dem Landeseisenbahngesetze von den interessierten Gemeinden aufzubringen. Die bisherige Stammaktienzeichnung ergab die Summe von 790.000 Kronen. Den von der aufzubringenden Summe von 1,300.000 Kronen noch abgehenden Betrag hofft man zum Teil durch eine mündlich bereits in Aussicht gestellte Staatssubvention von 500.000 Kronen zustandezubringen. Für die Kosten des auszuarbeitenden Detailprojektes in der Höhe von 40.000 Kronen hofft man die Hilfe des hohen Landesausschusses zu erlangen.

Die Notwendigkeit der Bahn.

Den Vorsitz in der Versammlung führte deren Einberufer Herr Bürgermeister Liebenberger von Gföhl. Er begrüßte eingangs speziell den Herrn R.-Abg. Dir. Miklas und Herrn Statthaltereirat Hufnagl und ging dann zur Erörterung der wirtschaftlichen Notwendigkeit der Bahnverbindung Krems-Gföhl über. ... Daß das Bahnprojekt aber überhaupt so weit gediehen ist, sei in erster Linie der zielbewußten, umfangreichen und rastlosen Tätigkeit des Herrn Pfarrers Ettenauer, des Obmannes des Gföhler Lokaleisenbahnkomitees, zuzuschreiben. ... der Ruf nach der Bahn ist ein Notschrei des ganzen Bezirkes. In ganz Niederösterreich gibt es keine so traurigen und miserablen Verkehrsverhältnisse wie im ausgedehnten Gerichtsbezirke Gföhl. Darunter leidet der Hauer, Bauer und Gewerbetreibende gleich schmerzlich, z. B. durch die horrenden Transportkosten, den enormen Zeitverlust usw. Die Wirtschaften sind im Bezirke nicht mehr rentabel, sie kommen unter den Hammer und bei den Exekutionen finden sich nicht einmal mehr Käufer! Bei dem jungen bäuerlichen Nachwuchs tritt infolge dieser desolaten Verhältnisse Unlust und Verdrossenheit an ihrem Stande ein. Den Gewerbetreibenden, von denen 90% von kleinauf anfangen müssen, wird durch die mangelnde Bahnverbindung von vornherein der Lebensfaden abgeschnitten. Hauer, Bauer und Gewerbetreibende bilden die Stützen des Staates, sie bezahlen die größte Blutsteuer und bekommen nicht einmal – eine „Schnackerlbahn“!

Welche Bahn wollen wir?

Eine normalspurige Bahn ist nach den gemachten Erfahrungen leider unerreichbar, wir müssen uns deshalb mit einer schmalspurigen Trasse begnügen. Dieselbe soll führen: von Krems-Kremstal-Gföhl, von hier Anschluß über die Linie Martinsberg-Zwettl nach Groß-Gerungs. Mit Krems, dem Sitze der Behörden, Schulen und Aemter, dem Knotenpunkte dreier Bahnlinien usw. ist der Gföhler Bezirk wirtschaftlich, geschäftlich und durch die Behörden viel inniger verknüpft als mit Langenlois, deshalb gravitiert der Gföhler Bezirk am meisten nach Krems und er wird von der Forderung dieser Bahnlinie nicht absteigen, bis sie endlich einmal verwirklicht sein wird. ...

Herr Pfarrer Ettenauer gibt dann einen Ueberblick über den gegenwärtigen Stand des Bahnprojektes Krems-Gföhl.

Herr Bürgermeister Hofbauer wendet sich gegen die „teils offenen, teils versteckten Angriffe, die gegen Krems gefallen sind“.

Was hat jetzt zu geschehen?

Herr Pfarrer Ettenauer erörtert hierauf die Schritte, die nunmehr gemacht werden müssen. Das Notwendigste sei, das gegenseitige Vertrauen wieder herzustellen. Das Eisenbahnaktionskomitee in Gföhl hat ferner ein Memorandum ausgearbeitet, das dem Landesausschuß und dem Eisenbahnministerium zwecks vollständiger Informierung zuzusenden ist. Es muß ferner an den Staat um eine Subvention von 500.000 Kronen herangegangen werden ... Sollte ein Landtagsabgeordneter seiner Pflicht nicht nachkommen, so hat er sein Mandat in die Hände seiner Wähler zurückzulegen! Herr Abg. Miklas habe in der Bahnfrage getan, was ihm möglich war.

Herr Ingenieur Dr. Mayreder besprach die technische Seite des Projektes. ... Das Eisenbahnministerium hat dem Aktionskomitee bereits den Auftrag gegeben, das Detailprojekt auszuarbeiten. Da-

durch ist die Regierung sozusagen moralisch gezwungen, das Projekt nicht mehr fallen zu lassen und die Konzession zu erteilen.

Der Abgeordnete des 59. Reichsratswahlkreises

Abg. Dir. Miklas betonte, daß die Stellung des Vertreters des 59. n.-ö. Reichsratswahlkreises eine äußerst schwierige sei, ganz gleich, wer er sei und welcher Partei er angehöre, weil er zwei Bezirke (Gföhl-Langenlois) vertreten müsse mit entschieden divergierenden Interessen, die schlechthin unvereinbar sind. Redner [Miklas] habe in der Wahlbewegung immer drei Gesichtspunkte in dieser Bahnfrage vertreten: 1.) der Gföhler Bezirk, der so viele Jahrzehnte in der unverantwortlichsten Weise von allen öffentlichen Faktoren vernachlässigt worden ist, muß so bald als möglich eine Bahn bekommen. 2.) Diese Bahn muß natürlich wie jede andere auch von großen verkehrstechnischen Gesichtspunkten aus gebaut werden. Auch kann es sich hier nur um eine schmalspurige Bahn handeln, da das Eisenbahnministerium für eine normalspurige Linie von vornherein jede Unterstützung dezitiert ablehnt. 3.) Dem Abgeordneten des 59. Reichsratswahlkreises muß man es aber zugute halten, wenn er mit Rücksicht auf die Konfiguration seines Wahlkreises eine Bahnverbindung mit Langenlois anstrebt, ... Daß der Stand der Eisenbahnfrage bereits so weit ist und die Vorlage einer Bahnverbindung mit Gföhl im nächsten Landtage bestimmt zu gewärtigen ist, nachdem der letzte durch Baron Beck zu früh aufgelöst worden ist, sei ganz wesentlich seinem Drängen zuzuschreiben und er werde bezüglich einer Subvention auch bei der Zentralregierung das seinige tun.

Herr Liebenberger erklärt, daß man wegen der Kosten des Detailprojektes per 40.000 Kronen sich bittlich an den hohen Landesausschuß wende wenden müssen, da es den Gemeinden unmöglich sei, für diesen Betrag noch 5 Prozent von ihren Zeichnungen an Stammaktien aufzubringen, da die kleinen Gemeinden des Gföhler Bezirkes schon fast bis aufs Blut ausgesogen seien. ...

Herr Hofbauer [Landtagsabgeordneter und Bürgermeister von Krems] dankte noch Herrn Bürgermeister Liebenberger, der in das Waldviertel eine gewisse Begeisterung hineingetragen habe ...

Nun frisch ans Werk zu gemeinsamer Arbeit und rasch dem Ziele zu ! Daß ehebaldigst das pustende Dampfroß das Gföhler Hochplateau durchquere zu Nutz und Frommen seiner Bewohner – das walte Gott !

In einer neuerlichen Zusammenstellung des Büros Mayreder vom 19. Dezember 1908 an Bürgermeister Hofbauer kommt zum Ausdruck, dass für die Finanzierung der Schmalspurbahn Beträge offen sind. Für die Schmalspurbahn gingen vor allem verminderte Zeichnungen von Baron Gutmann, aber vor allem auch von Privaten der Stadt Krems und von Senftenberg ein. Hinsichtlich der Erhöhung der Zeichnung wird eine Deputation bei Bergrat Gutmann in Wien vorsprechen. Dr. Mayreder ersucht eindringlich die Sparkasse Krems zu bewegen einen höheren Betrag zu zeichnen, zumal die bisher geleisteten 100.000 K im Vergleich zur Sparkasse Gföhl mit 80.000 Kronen als kein übermäßig hoher Betrag bezeichnet werden kann. Die Sparkasse Krems sollte daher ihren Anteil auf zumindest 150.000 Kronen erhöhen.

Die Unterredung mit Bergrat Max Ritter von Gutmann findet am 23. Dezember 1908 statt, worüber nachstehende Nachricht am 26. Dezember 1908 an Bürgermeister Hofbauer ergeht:

Euer Hochwohlgeboren !

Mit Bezug auf Ihre und der Herren Bürgermeister Liebenberger aus Gföhl und Herrn Dr. Mayreder mit Herrn Bergrat Max Ritter von Gutmann am 23. d. M. in Wien gepflogene Rücksprache wegen des Bahnprojektes Krems-Gföhl beehre ich mich Euer Hochwohlgeboren im Auftrage folgendes mitzuteilen:

Herr von Gutmann ist bereit für diesen Bahnbau unter der Bedingung, dass das Projekt im Laufe des Jahres 1909 zur Ausführung gelangt

1.) einen Betrag in Stammaktien zu leisten u.z.

K 200.000 für eine Schmalspurbahn, und

K 250.000 für eine Normalspurbahn (falls der Bahnbau im Jahre 1909 begonnen wird)

2.) Die Hälfte der Kosten des generellen und des Detailprojektes im Höchstbetrage von K 16.500 – falls die Gemeinde Krems die andere Hälfte der Kosten übernimmt. Dieser geleistete Betrag wird jedoch bei der seinerzeitigen Zahlung der gezeichneten Stammaktien in Abzug zu kommen haben.

3.) Die beiden Projekte zur Erbauung der Bahn Krems-Gföhl sind gemeinschaftliches Eigentum der Gemeinde Krems und des Herrn von Gutmann.

4.) Die Verpflichtung zur Zahlung der in Aussicht genommenen Zeichnung von Stammaktien im Betrage von K 200.000,- bzw. 250.000 erlischt, falls der Bahnbau im Laufe des Jahres 1909 nicht in Angriff genommen wird.

5.) Betreff einer weiteren Leistung durch Grund und Boden zum Zwecke des Bahnbaues wird vom Herrn von Gutmann nichts bewilligt, sondern die Grundablösung muss, falls sie vom herrsch. Besitz notwendig werden sollte, in derselben Weise erfolgen, wie dies bei anderen Parteien geschieht.

Indem ich mich des erhaltenen Auftrages hiermit entledge, benütze ich den Anlass Euer Hochwohlgeboren die besten Neujahrswünsche zu entbieten und zeichne mit dem Ausdrücke meiner vorzüglichsten Hochachtung

Euer Hochwohlgeboren ergebener
Sprosek

Jaidhof, am 26. Dezember 1908

In einer Erklärung des Landes-Ausschusses des Erzherzogtums Oesterreich unter der Enns vom 19. April 1909 wird dem Büro Mayreder mitgeteilt, dass die grundlegenden Daten für den Bahnbau Krems-Gföhl zur Ausarbeitung des Detailprojektes übermittelt werden, dies aber keinesfalls eine präjudizierende Wirkung auf das Zustandekommen bzw. einen allfälligen Landesbeitrag für das Bahnprojekt darstellt.

Kremser Zeitung, 26.6.1909

Bahnbau Krems – Gföhl

Die Mitglieder des Aktionskomitees für den Bahnbau Krems-Kremstal-Gföhl, die Herren Edmund Hofbauer, Bürgermeister von Krems, Franz Liebenberger, Bürgermeister von Gföhl und Ludwig Grabner, Fabrikant in Senftenberg, haben sich am Dienstag den 22. Juni nach Wien begeben, um beim Landeseisenbahn-Referenten Landesausschuß Professor Sturm in dieser Angelegenheit vorzusprechen. Herr Pfarrer Ettenauer aus Gföhl und der technische Beirat Dr. Mayreder waren leider verhindert. In Wien hat sich dieser Abordnung der Reichsratsabgeordnete Direktor Miklas angeschlossen. ... Landesausschuß Professor Sturm erklärte, in dem Augenblicke als ihm von Seite des hohen Landtages in der nächsten Session, die im September und Oktober dieses Jahres stattfindet, die notwendigen Mittel zur Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes zur Verfügung gestellt werden, dieser Bahnlinie Krems-Gföhl seine Förderung angedeihen zu lassen und diese wichtige Bahnlinie als erste Vorlage im Landtage einzubringen und tatkräftigst zu unterstützen. ... So hoffen wir, daß die Bemühungen des Aktionskomitees, das seit mehr als fünfzehn Jahren mit großem Aufwande von Zeit und Geld die Verwirklichung des Projektes anstrebt, endlich dem Erfolge entgegengehen möge

Franz Liebenberger, Bürgermeister von Gföhl, wendet sich in einem Brief vom 17. August 1909 an den Obmann des Agitations-Komitees, den Bürgermeister von Krems, Edmund Hofbauer. Darin stellt er fest, dass im Detailprojekt eine Änderung der Streckenführung im Bereich Königsalm/Untermeisling vorgesehen ist, worüber die Geschäftswelt in Gföhl sehr aufgebracht ist. Er führt aus:

„ ...Wenn dieser für Gföhl sehr ungünstige Umstand tatsächlich der Mehrheit entspricht, so steht, wie Sie ja schon einmal Zeuge gewesen sind, seitens der hiesigen Geschäftswelt neuerlich der schärfste Protest bevor. Da ich nicht annehmen kann, daß sehr geehrter Herr Bürgermeister als Obmann des Aktionskomitees ohne weiters die Zustimmung zu dieser für uns fatalen Änderung ohne vorherige Beredung mit den Mitgliedern des Aktionskomitees gegeben haben, so bitte ich um umgehende Aufklärung in dieser Angelegenheit.

P.S. Bei uns ist man allgemein sehr aufgebracht über diese Änderung“.

Bürgermeister Hofbauer antwortet mit 19.8.1909 und stellt fest, dass keine Änderung der Trassenführung beabsichtigt ist.

Im September 1909 gelangt im n.ö. Landtage das Projekt zur Vorlage. Der Referent, Josef Sturm, gibt einen detaillierten Überblick über das gesamte Projekt und legt die entsprechenden Daten, sowohl vom Büro Mayreder als auch von der Landes-Eisenbahndirektion vor. Auf Grund dieser Zahlen muss er feststellen, dass den gesetzlichen Vorgaben des Landes-Lokalbahngesetzes nicht entsprochen wird, dennoch stellt er fest:

„Trotz der im vorstehenden berechneten geringen Verzinsung des aufzuwendenden Kapitals werden sich die beträchtlichen finanziellen Opfer, die das Land bei Realisierung der Bahn Krems-Gföhl bringen müßte, lohnen, da dieser Bahnlinie eine hervorragende volkswirtschaftliche Bedeutung zukommt. Der Landesausschuß befürwortet daher, obwohl der Rahmen des Landes-Lokalbahngesetzes verlassen werden muß, die Sicherstellung des Projektes, für welches die Interessenten die größten Opfer zu bringen bereit sind, kann jedoch mit Rücksicht auf die gegenwärtige Finanzlage des Landes vorderhand noch keinen definitiven Vorschlag auf Übernahme der Landesgrantie stellen, sondern gelangt zu dem Antrage:

Der hohe Landtag wolle den vorliegenden Bericht des Landesausschusses zur Kenntnis nehmen und beschließen:

Der Landesausschuß wird beauftragt, auf die Erlangung des Staatsbeitrages per 900.000 K mit allem Nachdrucke hinzuwirken und nach dessen Zusicherung seitens der Staatsverwaltung dem Landtage einen Bericht auf Zuerkennung der Landesgarantie vorzulegen.

Kremser Zeitung, 16.10.1909

Die Krems-Gföhlerbahn im Landtag.

Wir sind heute in der angenehmen Lage, eine Nachricht mitteilen zu können, die gewiß geeignet ist, im ganzen niederösterreichischen Waldviertel, besonders aber in den beiden Gerichtsbezirken Krems und Gföhl die ungeteilte Freude hervorzurufen. Vor uns liegt nämlich der „Bericht und Antrag des Landesausschusses des Erzherzogtumes Oesterreich unter der Enns, betreffend die Erbauung einer schmalspurigen Lokalbahn von Krems nach Gföhl.“ ... Der Landesausschußbericht nun weist auf das ununterbrochene Bestreben der autonomen Landesverwaltung hin, seit Beginn der Lokalbahnaktion des Landes Niederösterreich im Jahre 1895 vor allem den bis dahin mit modernen Verkehrsmitteln am stiefmütterlichsten bedachten Landesteil, das n.-ö. Waldviertel, durch den Bau von Lokalbahnen zu erschließen. ... Es sind bereits alle Grundlagen für die endgültige Beschlußfassung über das Projekt vorhanden. Die politische Begehung dürfte im Sommer 1910 stattfinden. Bei glatter Durchführung der Finanzierung könnte der Baubeginn im Herbst 1910 erfolgen. Das durch längere Zeit verfolgte Projekt einer Bahnlinie Langenlois-Gföhl ist inzwischen infolge vorläufiger Unmöglichkeit der Finanzierung in den Hintergrund getreten. ... In der Talstrecke bis Unter-Meisling ist die Einführung des Rollschmelverkehres beabsichtigt. Die Linie soll auch sogleich für eine größere Leistungsfähigkeit ausgestaltet werden. Es soll mindestens in der schwierigen Rangierstrecke Unter-Meisling – Gföhl der schwere Oberbau der Mariazellerbahn zur Anwendung kommen und hier die durch die Elektrifizierung der niederösterreichisch-steirischen Alpenbahn freiwerdenden Berglokomotiven verwendet werden. Auch die Situierung der vorläufigen Endstation Gföhl wird unter Rücksichtnahme auf den beabsichtigten Ausbau des ganzen Waldviertler Landesbahnnetzes geschehen. Das Anlagekapital der Linie ist hoch, es wurde mit 4,500.000 Kronen, das sind 173.000 Kronen pro Kilometer, ermittelt. Laut Bericht des Aktionskomitees sind als Beitrag der Interessenten derzeit schon 690.000 Kronen gezeichnet und ist noch eine Erhöhung dieser Summe durch weitere Zeichnungen zu erwarten. Um den Beitrag des Staates per 900.000 Kronen hat der Landesausschuß am 6. Mai 1909 beim k.k. Eisenbahnministerium angesucht. ... Trotz der geringen Verzinsung des aufzuwendenden Kapitals werden sich, wie der Bericht hervorhebt, die beträchtlichen finanziellen Opfer, die das Land bei Realisierung der Bahn Krems-Gföhl bringen muß lohnen, da dieser Bahnlinie eine hervorragende volkswirtschaftliche Bedeutung zukommt. Der Landesausschuß befürwortet daher die Sicherstellung der Finanzmittel. ...

All diese Euphorie wird abermals gebremst. Der Landesausschuss übermittelt dem Aktionskomitee nach der Landtagssitzung eine Stellungnahme, worin angeführt ist, dass der Landes-Ausschuss schon mit Eingabe vom 6. Mai 1909 an das k.k. Eisenbahn-Ministerium um Gewährung einer Staatssubvention in Höhe von 20% = 900.000 K eingeschritten ist. Das Eisenbahnministerium stellt jedoch die Berechnungen in Frage und so wird der Ball ständig zwischen Land und Staat hin und her gespielt. Bürgermeister Hofbauer ersucht seine Kollegen auf die Reichsratsabgeordneten einzuwirken, dass die Summe von 900.000 K in das Staatsbudget für die Eisenbahnangelegenheiten aufgenommen wird. So verstreicht wiederum geraume Zeit.

Kremser Zeitung, 18.6.1910

Neue Postfahrt Krems–Gföhl. Mit 16. Juni l. J. begann eine dritte Postbotenfahrt Gföhl–Krems, welche alljährlich in der Zeit vom 16. Juni bis 15. September verkehren wird. Die Fahrt wird durch den Postmeister Herrn Franz Mixner in Gföhl in folgender Weise besorgt werden.

Ab			Rcht.
5.35	ab Gföhl Postamt ...	an	12.50
6.15	Unter-Meisling (Postauswechslung)	ab	
7.10	Senftenberg		
7.45	Rehberg bei Krems		
8.15	an Krems Bahnhof	ab	10.25
8.30	ab Krems Bahnhof	an	10.20
8.40	an Krems Postamt	ab	10.15

Vom 16. Juni bis 15. September jeden Jahres unterhält das Postamt Ober-Meisling einen Fußboten-gang zur Postauswechslung nach Unter-Meisling (Straßenkreuzung Gföhl – Unter-Meisling und Ober-Meisling – Krems) im Anschlusse an die Postfahrt Gföhl – Krems.

Das technische Büro Mayreder erstattet mit 9. August 1910 Bericht an das Aktionskomitee:

Nach sehr langwierigen Verhandlungen mit dem n.ö. Landeseisenbahnnamte und nach mehr-fachen Abänderungen des Projektes ist es endlich gelungen, dasselbe nunmehr fertig zu stellen und auch über die Anschlussstation Krems eine Einigung dahin zu erzielen, dass dieselbe zunächst dem Bahnhof Krems auf die Realität Wohlschläger zu liegen kommt, allerdings unter der Annahme viel umfangreicherer Gebäude und Grundeinlösung. Somit wird das Projekt, an welchem nur noch Schreibarbeiten und Buchbinderarbeiten zu leisten sind, in beiläufig 14 Tagen dem Eisenbahnministerium zur Einleitung der politischen Begehung überreicht werden.

Diese und andere Forderungen des Landeseisenbahnnamtes haben eine bedeutende Überschrei-tung des Kostenanschlages hervorgerufen. Dazu kommt, dass die schlechten Erfahrungen mit dem Felsgestein, welche beim Bau der Linie Krems-Grein gemacht wurden und die allgemeinen neuer-lichen Lohnsteigerungen ebenfalls berücksichtigt werden mussten. Infolge dessen ist die Endsumme von dem zuletzt angenommenen Betrag per K 4,500.000.- auf K 5,300.000.- gestiegen. Ich könnte es nicht verantworten, das nicht schon heute zu bekennen, bevor die Sicherstellung der Linie erfolgt ist, damit nicht auch dieser Bau mit Überschreitungen endigt. ...

Obwohl die Erfahrungen mit dem Bahnprojekt Krems-Gföhl als eher negativ zu beurteilen sind ist der Wunsch in der Bevölkerung nach Anbindung an die größeren Waldviertler Orte ungebrochen. Die definitiven Entschei-dungen für den Bahnbau nach Gföhl stehen zwar noch aus, dennoch wird bereits über eine Verlängerung über Krumau nach Franzen, Döllersheim und Zwettl nachgedacht.

Am 21. Mai 1911 findet im Gasthaus Hintenberger in Senftenberg eine Versammlung des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Wien u. Niederösterreich statt, wobei Bürgermeister Franz Liebenberger über das Thema „Die projektierte Kremstalbahn Krems-Gföhl und ihre Bedeutung für den Fremdenverkehr“ referiert.

Nachdem Ritter von Gutmann seine Zusagen an einen Baubeginn bis 1909 gebunden hatte, erging nach einer Vorsprache bei ihm nachfolgendes Schreiben:

Hochwolgebornen

Herrn k.k. Bergrat Max Ritter von Gutmann
Großindustriellen, Wien

Mit Schreiben vom 26. Dezember 1908 hatten Euer Hochwolgebornen die Güte, für den Bau einer von Krems nach Gföhl führenden Lokalbahn einen Betrag in Stammaktien zu zeichnen und zwar K 200.000.- für eine Schmalspurbahn und K 250.000.- für eine Normalspurbahn, die Giltigkeit dieser Zeichnung aber davon abhängig gemacht, dass der Bau noch im Jahre 1909 begonnen werde.

Nachdem in der Zwischenzeit das Abgeordnetenhaus nicht zu positiver Arbeit gekommen ist und auch die Regierungsvorlage, in welcher unsere Lokalbahn mit einer Staatssubvention von K 900.000.- aufgenommen war, nicht verabschiedet hat, ist es bisher noch nicht gelungen, den Baube-ginn sicherzustellen. Hingegen sind die Projektarbeiten vollendet worden, so dass im Juni d. J. die politische Begehung und Enteignungsverhandlung stattfinden kann. Die seit Aufstellung des generel-len Projektes, welche vor 6 Jahren erfolgte eingetretene weitere Steigerung aller Löhne und Material-preise, sowie infolge erhöhter Ansprüche der Eisenbahnverwaltung insbesondere betreffend die An-schlussstation Krems, sowie die Durchführung des Rollschemmelverkehrs auf der ganzen Strecke und andere haben eine Erhöhung des generellen Kostenanschlages von 4.6 Millionen auf 5.5 Millionen im Detailkostenanschlag notwendig gemacht. Dadurch ist es notwendig geworden, alle Beiträge zum Bahnbau zu erhöhen, insbesondere hat die Regierung bereits eine Erhöhung des Staatsbeitrages von K 900.000.- auf K 1,200.000.- in Aussicht gestellt. Das ergebenst gefertigte Aktionskomitee richtet daher an Euer Hochwolgebornen die ergebene Bitte, für die nunmehr allein in Frage stehende Schmalspur-bahn den für die Normalspurbahn in Aussicht gestellten, in Stammaktien zu refundirenden Beitrag von Kronen 250.000.- gelten zu lassen und denselben an keine kürzere Frist für den Beginn des Bahnbaues als bis 31. Dezember 1912 zu binden.

Gleichzeitig erlauben wir uns im Anschluss einen Auszug der von Euer Hochwolgebornen und von den Herrschaften Rehberg, Imbach und Gföhl in Anspruch genommenen Grundstücke mit der

Bitte zu überreichen, uns zu Händen unseres Herrn Vertreters Dr. Rudolf Mayreder, Wien, IX. Elisabethpromenade Nr. 23 mitzuteilen, wie hoch Euer Hochwolgeborene die Entschädigung berechnen, welche für dieselben geleistet werden sollen.

Euer Hochwolgeborene in Hochachtung ergebene Aktionskomitee für die Lokalbahn Krems-Gföhl.

Nach mehr als 6jähriger genereller Planungsarbeit scheint sich nun ein Erfolg abzuzeichnen und die Trassenbegehung wird behördlich ausgeschrieben.

K u n d m a c h u n g

Das k.k. Eisenbahn-Ministerium hat mit Erlass vom 3. April 1911, Z. 46662/3 ex 1910 das von Dr. Rudolf Mayreder beh. aut. und beedeten Bauingenieur in Wien namens des Aktionskomitees der Lokalbahn Krems – Gföhl vorgelegte generelle Projekt für eine schmalspurige Lokalbahn von Krems nach Gföhl an die k.k. Statthaltereie übersendet und diese beauftragt, bezüglich der Teilstrecke v. km 0`6 (Gemeinde Krems) bis zum Ende der Projektslinie (Gemeinde Gföhl) die politische Begehung, unter gleichzeitiger Behandlung der Trassen- und Stationsfragen, im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung, sowie die Festsetzung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen.

Die Teilstrecke vom Anfange der Projektslinie (Station Krems) km 0`0 bis km 0`6 ... werden von diesen Amtshandlungen dermalen ausgeschlossen.

Demgemäss wird zur Durchführung der angeordneten Amtshandlungen, mit deren Leitung der k.k. Statthaltereie-Sekretär Dr. Hanns Wächtler betraut wird, nachstehendes Programm festgestellt:

1.) Donnerstag, den 22. Juni 1911

km 0`6 (Gemeinde Krems) bis km 2`6. Beginn der Amtshandlung um ½10 Uhr vormittag im Bahnhofe Krems

2.) Freitag, den 23. Juni 1911

km 2`6 bis km 5`0/1 ...

6.) Mittwoch, den 28. Juni 1911

km 15`0/1 bis km 18`7/8.

Beginn der Amtshandlung um 8 Uhr vormittags an der Gemeindegrenze Senftenbergeramt – Untermeisling. Die Amtshandlung berührt die Gemeinden Obermeisling und Senftenbergeramt.

7.) Freitag, den 30. Juni 1911

km 18`7/8 bis km 22`2/3 (Meislingeramt) und km 22`2/3 bis 25`2 (Gföhleramt)

Beginn der Amtshandlung um 8 Uhr vormittags an der Gemeindegrenze Untermeisling – Meislingeramt. Diese Amtshandlung berührt die Gemeinden Unter-Meisling, Senftenbergeramt und Gföhleramt.

8.) Samstag, den 1. Juli 1911

km 25`2 bis km 26`8

Beginn der Amtshandlung an der Gemeindegrenze Gföhleramt – Gföhl. Diese Amtshandlung berührt die Gemeinde Gföhl. ...

Wien, am 2. Juni 1911

Das Kommissionsprotokoll über die Begehung umfasst insgesamt 64 Seiten.

Im technischen Bericht wird die gesamte Streckenführung in allen Details beschrieben, sowie wird über die geplanten Stationen ausgeführt (Auszug):

6./ Die Personenhaltestelle- und Verladestelle Königsalm,

km 13.0+70/13.2+29.0 liegt mit den Weichensträngen in der Geraden, während der übrige Teil der Haltestelle in einem Bogen von 250 m Halbmesser zu liegen kommt.

Sie liegt in einer Steigung von 2.5‰ auf der mittleren Kote 301.22 m über dem Meere, ist 159.00m lang, hat ein beiderseits eingebundenes Verladegleis mit einer Nutzlänge von 102.00m.

An Hochbau ist eine geschlossene 4.0m lange und 3.0m breite Wartehalle, Hochbaublatt 7^a projektiert.

Die Zufahrt rechts der Bahn mit 5.0m Breite und 40m Länge verbindet die Bezirksstrasse mit dem oberen Ende des Plateaus.

7./ Die Station Untermeisling, km 16.4+55.00/16.6+80.40 liegt in der Geraden, in einer Steigung von 2.5‰, auf der mittleren Kote 329.66 m über dem Meere. Sie hat eine Länge von 225.40m und ist als Kreuzungs- und Wasserstation projektiert.

Von Gleisanlagen sind ausser dem durchlaufenden Gleis von 164.30m nutzbarer Länge, ein Magazinsgleis mit anschliessendem Stutzgleis, sowie ein Umfahrgleis von 134.0m Nutzlänge geplant.

Die Hochbauten sind analog denjenigen der Station Senftenberg ausgestaltet.

Zur Wasserbeschaffung dienen ein Wasserstationsbrunnen, ein Wasserstationsgebäude mit einem Reservoir von 15m³ Fassungsgrösse, 1 Wasserkrahn mit Tropfschacht; ferner ist eine äussere Putzgrube, Hochbaublatt 17^b projektiert.

Das Ende des Stationsplateaus wird mit der Strasse durch eine links der Bahn geführte Zufahrtsstrasse von 5.00m Breite und 25.0m Länge verbunden.

8./ Die Station Gföhl, km 26.0+46.60/26.7+90.00 liegt in der Mitte der Anlage in einem Bogen von 300 m Halbmesser, mit beiderseits anschliessenden geraden Strecken in der Horizontalen auf der Kote 567.75 m über dem Meere, hat eine Länge von 243.40m und ist als End- und Wasserstation geplant.

An Gleisanlagen sind projektiert:

ausser dem hier endenden Hauptgleis von 164.30m Nutzlänge, ein Magazinsgleis mit angeschlossenem Stutzgleis von 37.70m nutzbarer Länge, ein Umfahrgleis von 171.40m Nutzlänge, ferner je ein zu der Lokomotivremise, sowie zur Drehscheibe führender Schienenstrang.

Für die künftige Einschaltung eines vierten Gleises wurde das Stationsplanum links um 4.0m verbreitert.

An Hochbauten sind das Aufnahmegebäude, der Güterschuppen, die Verladerampe, der Passagierabort und das Lademass wie in den Stationen Senftenberg und Untermeisling vorgesehen. Ferner wurden projektiert:

Eine Brückenwaage mit 15 Tonnen Tragfähigkeit, Hochbaublatt 14; eine Lokomotivdrehscheibe von 13.0m Durchmesser, ein Bahnerhaltungsmagazin 27^b, eine Lokomotivremise, Hochbaublatt 20^l für einen Stand aus Riegelwänden mit gemauertem Sockel; 1 Wasserkrahn samt Tropfschacht und einer 12 m langen Putzgrube; ein Reservoirgebäude mit einem Wasserreservoir von 15.0m³ Inhalt nebst Depotraum und Kaserne; ein Wasserstationsbrunnen.

Die Zufahrtsstrasse führt von dem unteren Ende des Marktes Gföhl, abzweigend von der Bezirksstrasse in einer Länge von 284.0m und einer Breite von 5.0m zum Stationsanfang.

Die Planunterlagen werden 1910 vervollständigt, die Besitzbögen über die Grundinanspruchnahme werden 1911 auf den Gemeindeämtern, in Gföhl vom 8. – 26. Juni, zur Einsichtnahme aufgelegt.

Aus dem Begehungsprotokoll und den Planunterlagen geht hervor, dass die Bahnstation Gföhl unterhalb der Parzelle 187, Matthias und Theresia Kögler, geplant war. Dieses Objekt ist heute im Besitz der Familie Anton und Bettina Pappenscheller, Hausberggasse 6. Die Bahnstation mit allen Nebenanlagen wäre also im Bereich der heutigen Gartengasse gelegen gewesen, die Zufahrtsstrasse hätte von der Kremserstrasse oberhalb der Liegenschaft Knödlstorfer zur Station geführt.

Oesterreichische Land-Zeitung, 3.8.1912

Gföhl. (Zum Bahnbau der Krems-Gföhler-Bahn.) Am 2. v. fand in Krems eine kommissionelle Verhandlung statt, welche die im Gemeindegebiete der Stadt Krems gelegene Trasse durch die Geßler- und Puntschertgärten festlegte, womit die Trassenführung der schmalspurigen Bahnverbindung Krems - Gföhl bestimmt erscheint. Die Wichtigtuerei des klerikalen Kremserblattes [Kremser Zeitung] ist jetzt überflüssig ...

Die lokale Berichterstattung erfolgt über die Wochenzeitungen „Kremser Zeitung“ und „Land Zeitung“. Die Kremser Zeitung ist das Sprachrohr der katholischen Parteien, insbesondere der christlich-sozialen Partei, die Land Zeitung ist allen Großdeutschen und den nationalen Parteien nahestehend. Die Meinung der Sozialisten wird durch die Zeitung „Volkswille“ vertreten.

Oesterreichische Land-Zeitung, 17.8.1912

Gföhl. (Telephon – ja, Bahn nein!) Das k.k. Handelsministerium hat den Bau einer interurbanen Telephonleitung von Krems über Rehberg, Senftenberg nach Gföhl bewilligt und gleichzeitig genehmigt, daß in den Orten Rehberg, Senftenberg und Gföhl Telephonzentralen errichtet werden. Mit den Bauarbeiten wurde bereits begonnen und dürften die Telephonzentralen in Rehberg und Senftenberg ungefähr am 22. August 1912 eröffnet werden, während der Ausbau der Telephonzentrale in Gföhl etwa 3 bis 4 Wochen noch beanspruchen dürfte. Und was ist mit der Bahn?

Oesterreichische Land-Zeitung, 26.10.1912**Was die „Kremser Wetti“ über den Bahnbau Krems-Gföhl schwätzt!**

Der geistliche klerikale Schmock der „Kremser-Zeitung“ meint, die Bevölkerung der Bezirke Krems-Gföhl durch die in ihrer letzten Nummer enthaltene Mitteilung zu täuschen, weil kürzlich der christlichsoziale Abgeordnete Schuldirektor Miklas, bezüglich dieser Bahn im niederösterreichischen Landtage den Antrag auf Aufnahme eines 72 Millionen Eisenbahnanlehens stellte, auch schon nunmehr, wie die Schwarzfälscherei vormachen will, dieser Bahnbau gesichert erscheint, nachdem angeblich durch diesen Antrag das finanzielle Bauhindernis, das bisher in Geldmangel bestand, überwunden ist. So etwas macht der geistliche Schreiber seinen Lesern weiß, obwohl er wissen muß, daß der Antrag ihres Parteigenossen Abgeordneten Schuldirektor Miklas durchaus auf den Bahnbau Krems-Gföhl keinen Einfluß hat, nachdem längst feststeht, daß nicht im Landtage, sondern im Reichsrat das Zünglein an der Waage sich befindet. Bevor nämlich nicht vom Reichsrat die im Eisenbahngesetz begründete Quote vom Staat von 1,200.000 K bewilligt ist, kann und wird die Bahn nicht gebaut und mag der Abgeordnete des Gföhler Bezirkes Schuldirektor Miklas noch so viel im n.-ö. Landtage schwätzen und beantragen, um sich bemerkbar zu machen. ... Bezeichnend ist übrigens, wie das klerikale Blatt schreibt, daß über den Antrag vorläufig zur Tagesordnung übergegangen wurde, weil die christlichsozialen Wiener Abgeordneten schon diese Woche wieder einmal nach London reisen müßten. So schaut die von der „Kremser-Zeitung“ über den Eisenbahnbau Krems-Gföhl für ihren Parteigenossen gemachte Reklamnotiz, bei Beleuchtung der Wahrheit in Wirklichkeit aus. Im Reichsrat aber treten die militärischen Forderungen in den Vordergrund und mit Rücksicht auf diese müssen alle anderen Notwendigkeiten in den Hintergrund treten. Dadurch ist die christlichsoziale Partei groß geworden, daß ihre Führer volksfreundliche Anträge stellen, von denen sie wissen, daß sie nicht erfüllt werden brauchen. Und Tagesblätter melden, daß der am 22. ds. eröffnete Reichsrat nichts anderes zu tun hat, als zu der neuesten Forderung des Kriegsministers von 125 Millionen, wieder die Rolle einer Abstimmungsmaschine zu übernehmen, dagegen von anderen Fragen, wie Lokalbahnvorlage, in der die Bahn Krems-Gföhl sein soll, gar keine Rede sein wird, vielmehr unsere Herrn Volksvertreter schleunigst wieder heimgesendet werden. Armes verblendetes Volk, das noch zu den Nachläufern dieser erbärmlichen Partei des Schwindels und Volksbetruges zählt.

Oesterreichische Land-Zeitung, 15.3.1913

Gföhl. (Gemeindewahl.) Seit dem Sommer 1912 war unsere Marktgemeinde ununterbrochen der Schauplatz eines hartnäckigen Wahlkampfes. Hier stehen einander zwei Parteien gegenüber. Die eine ist die Wirtschaftspartei, die in der Gemeindestube seit sechs Jahren die Mehrheit besaß und unter der Führung des bisherigen Bürgermeisters Franz Liebenberger steht. Die andere Partei ist die Oppositionspartei und steht unter der Führung der Herren von Metz, Hamernik, Haslinger und Kippes. Die Oppositionspartei hatte bisher fünf Mitglieder in der Gemeindevertretung und hoffte zuversichtlich auf einen Sieg in allen Wahlkörpern. Diese Siegeszuversicht erwies sich als trügerisch, denn die Kandidaten der Wirtschaftspartei wurden mit großer Mehrheit gewählt. Von 171 Wählern des 3. Wahlkörpers schritten 141 zur Wahlurne. Gewählt wurden zu Ausschußmitgliedern: Franz Liebenberger, Kaufmann, mit 115, Paul Ney, Zimmermeister, mit 107, Franz Ettenauer, Pfarrer, mit 104, Anton Kienast, Maurermeister, mit 104, Karl Lechner, Schuhmachermeister, mit 100 Stimmen. Zu Ersatzmännern: Rudolf Hagmann, Wagnermeister, mit 101, Valentin Patzl, Tischlermeister, mit 92, Johann Hofbauer, Tischlermeister, mit 92 Stimmen. Von 42 Wählern des 2. Wahlkörpers erschienen 36 bei der Wahl. Gewählt wurden zu Ausschußmitgliedern: Franz Prinz, Gastwirt mit 28, Anton Breit, Schuldirektor, mit 27, Josef Feiertag, Wirtschaftsbesitzer, mit 27, Ignaz Gschwandtner, Gastwirt, mit 25, Karl Weber, Wirtschaftsbesitzer, mit 24 Stimmen. Zu Ersatzmännern: Josef Huber, Wirtschaftsbesitzer, mit 24, Rudolf Wandl, Bierdepotbesitzer, mit 21, Johann Wandl, Wirtschaftsbesitzer, mit 21 Stimmen. Von 16 Wählern des 1. Wahlkörpers wählten 15. Gewählt wurden zu Ausschußmitgliedern: Karl Kittler, Steuerverwalter, Anton Hauber, Kaufmann, Moritz Tepper, Schlossermeister, Raimund Miethling, Lehrer, Adalbert Kugler, Spenglermeister, mit je 8 Stimmen. Zu Ersatzmännern: Michael Schachinger, Hausbesitzer, mit 8, Karl Resek, Lehrer, mit 8, Thomas Leitner, Wirtschaftsbesitzer mit 7 Stimmen. In der Minderheit blieben sämtliche Kandidaten der Oppositionspartei, und zwar im 3. Wahlkörper mit 26 bis 43 Stimmen, im 2. Wahlkörper mit 5 bis 12 Stimmen und im 1. Wahlkörper mit 7 Stimmen. Möge diese Vertrauenskundgebung den Gewählten ein Ansporn sein zu einem für die Gemeinde Gföhl nützlichen und gedeihlichen Wirken.

Oesterreichische Land-Zeitung, 5.7.1913

Gföhl. (Unsere Bahn.) Die Abgeordneten Einspinner und Gen. sprachen beim Ministerpräsidenten Grafen Stürgkh vor, um die Lokalbahnvorlage zu urgieren. Es wurde mit Nachdruck darauf verwiesen, daß diese eminent wichtige wirtschaftliche Vorlage gerade in dieser wirtschaftspolitisch so daniederliegenden Zeit von allen Bevölkerungsschichten um so energischer begehrt wird, als für andere weniger produktive Auslagen fortwährend große Geldopfer aufgebracht werden müssen. Der Ministerpräsident erklärte, daß er diese Stimmung würdige und bereit sei, die Lokalbahnvorlage dem Abgeordnetenhaus zu unterbreiten, sobald die politischen Verhältnisse einigermaßen geklärt seien. Damit hängt das Schicksal des von den Kremser maßgebenden Herren so vernachlässigten Bahnbaues Gföhl – Krems innig zusammen. Zu wundern ist nur, daß von unseren Abgeordneten Miklas, der doch uns seit den letzten Wahlen besonders in der Frage verpflichtet ist, bezüglich seiner Tätigkeit bei Verwirklichung des für unser Viertel so wirtschaftlich wichtigen Bahnbaues so gar nichts hört. Wir werden uns nächstes Jahr daran erinnern! [Anmerkung der Schriftleitung zu den bevorstehenden Wahlen]

Oesterreichische Land-Zeitung, 20.12.1913

Gföhl. (Pfarrer Ettenauer †.) Unser ganzer Markt steht unter dem Eindrucke tiefer Trauer über den plötzlichen Tod unseres Pfarrers Franz Ettenauer, der als Priester wie Mensch sich einer seltenen Wertschätzung in allen Kreisen erfreute, der eine bewährte Stütze unseres Gemeinwesens war. Ein offener, wenn auch ab und zu temperamentvoller Mitbürger, hatte der verstorbene Priester stets Sinn für unser Gemeinwesen und wirkte überall mit, wo es galt, dasselbe zu fördern. Pfarrer Ettenauer verschied am 5. ds. im 63. Lebensjahre, plötzlich ruhig und schmerzlos, in den Armen des Herrn Weber, nachdem ihn dieser noch rasiert hatte. Ein Herzschlag machte seinem arbeitsreichen Leben ein jähes Ende. Pfarrer Ettenauer war zu Lengsfeld als Sohn einer Weinhauersfamilie geboren und kam Ende der Achtzigerjahre vorigen Jahrhunderts von der Pfarre Imbach hierher. Er war ein Priester, der seiner Überzeugung lebte, tolerant genug, diese auch anderen zuzubilligen. Er war weder ein klerikaler Agitator noch Hetzer, sondern ein Priester, wie er sein soll, weshalb auch hier zwischen der Gemeinde und der Bürgerschaft sowie dem Pfarrhof stets ein einträchtiges, ja Freundschaftsverhältnis herrschte. Wir werden vielleicht später noch öfter an den seltenen Priester denken, wenn durch eine unglückliche Besetzung unserer Pfarre es vielleicht anders kommen sollte. Welch großes Interesse Pfarrer Ettenauer unserem Gemeinwesen entgegenbrachte, beweist die Tatsache, daß er schon vor einem Menschenalter einer der tatkräftigsten Vertreter des für unseren Markt wirtschaftlich so hochwichtigen Bahnbaues Krems – Gföhl war, und dieses wegen manchen Schritt leider vergeblich nach Wien unternahm. Aber auch sonst wirkte er segensreich in allen Zweigen unseres Gemeinwesens, weshalb ihn auch unsere Gemeinde durch Ernennung zu ihrem Ehrenbürger ehrte. Pfarrer Ettenauer war auch Ehrenbürger unseres Veteranenvereines, Mitglied der Gemeindevertretung und des Bezirksarmenrates, Obmann des Sparkassenausschusses. Die Gemeindevertretung, Sparkassa und der Bezirksarmenrat gaben denn auch eigene Partien, durch welche diese Körperschaften den schweren Verlust einer ihrer eifrigsten, gewissenhaftesten Mitarbeiter für den Aufschwung unserer Marktgemeinde bekanntgeben und betrauern. Unter selten dagewesener Teilnahme fand denn auch am 18. ds. die Beerdigung der irdischen Überreste dieses mustergültigen Priesters und Mannes statt, dessen Leben und Wirken bewies, daß unpolitische Priester der größte Segen für die Menschheit und die wahre Religion bedeuten, aber auch von Seite der Bevölkerung der höchsten Wertschätzung sicher sind.

Das Bahnprojekt findet selbst bei der „Zentralkommission für Denkmalpflege“ Beachtung. In den „Mitteilungen der Zentralkommission für Denkmalpflege“, eine periodisch erscheinende Informationsschrift, wird in der Ausgabe BAND XII, Nr. 12, im Dezember 1913, ein Bericht von k.k. Baurat Rudolf Pichler veröffentlicht:

Das Bahnprojekt Krems-Gföhl

Vom k.k. Baurat Rudolf Pichler

Das Waldviertel ist seiner traumhaften Weltabgeschlossenheit längst verdrossen und verlangt neue Verkehrswege zum Anschlusse an die bestehenden größeren Bahnlinien. Diesen Bestrebungen ist in den letzteren Jahren das Zustandekommen der Linie Zwettl-Martinsberg, der Donauuferbahn Krems - Grein usw. zu verdanken. Wir haben ferner ein Ispertal-Bahnprojekt, ein Projekt einer aussichtsreicheren Konkurrenzlinie durchs Weitental zum Anschlusse an die Donauuferbahn einerseits und an die Linie Martinsberg-Zwettl andererseits, endlich das schon in ziemlich vorgerücktem Stadium befindliche Projekt einer schmalspurigen Lokalbahn Krems-Gföhl.

Das letztgenannte Bahnprojekt, welches sich auf eine Gegend bezieht, die an dem Kunstreichtum des Waldviertels ihren Anteil hat, wollen wir einer eingehenderen Betrachtung vom Standpunkte der Denkmalpflege und des Heimatschutzes unterziehen. Gelegenheit hiezu bot für den Schreiber dieser Zeilen der Umstand, daß er von den staatlichen Zentralstellen für Heimatschutz und Denkmalpflege behufs Wahrung ihrer Interessen zu der politischen Begehung (22. Juni bis 1. Juli 1911) entsendet wurde.

Die projektierte Trasse geht vom Hauptbahnhofe Krems aus, wendet sich dann nach Überbrückung des Kremssflusses in einem Bogen gegen Osten über die Wienerstraße und durch einen 350 m langen Tunnel, unterhalb der Gebäude des k. u. k. Truppenspitals in Krems, wieder dem Flusse zu. Dessen Windungen im großen und ganzen folgend, gelangt die Bahntrasse bei Rehberg, dort, wo auch die Bezirksstraße das Ufer wechselt, an das andere (rechte) Kremsufer, an welchem sie bis zur Stationsanlage Senftenberg verbleibt. Bis dorthin finden wir Straße und Bahnstrecke auf getrennten Uferseiten. Von dortab bis zum obersten von der Bahn berührten Punkte des Kremstales bei Unter-Meißling ist die geologische Beschaffenheit der Ufer eine derartige, daß Bahn und Straße friedlich am selben (linken) Ufer der Krems verbleiben können. Der letzte Ort im Kremstale, dem die Bahn bis auf 1 km Entfernung nahekommt, ist das an der Berglehne freundlich gelegene Pfarrdorf Ober-Meißling mit altersgrauer gotischer Kirche.

Von der „Königsalm“ aus hat die Bahn eine hohe Steigung bis zu der 567 m hoch gelegenen Station Gföhl zu überwinden; daher die große Schleife bei Unter-Meißling und die weit über dem Niveau der ab Königsalm ziemlich steil ansteigenden Bezirksstraße bis vor Gföhl in Waldeinsamkeit führenden Bahnstrecke. Letztere endet nach 26 km Längenentwicklung und Überwindung einer Höhendifferenz von gegen 400 m mit der Endstationsanlage unmittelbar vor dem Markte Gföhl. Dieser durch seine Höhenlage im Waldviertel weithin sichtbare Ort, der im Vergleiche zu den Donau- und Kremstalorten einen weit moderneren Charakter aufweist, wird durch die Bahn nicht beeinträchtigt.

Die Lage der langgestreckten Kremstalorte Rehberg, Imbach und Senftenberg und die Konfiguration des ganzen Tales ist glücklicherweise eine derartige, daß das Ortsbild als Ganzes durch den Bahnbau nirgends zu Schaden kommt. Die Verhältnisse liegen hier eben günstiger wie bei der Donauuferbahn, wo die zwischen Bergesabhang und Donau sich ausbreitenden Orte Weißenkirchen und Spitz von der Bahn durchschnitten werden mußten. – Ein einziges größeres Objekt in Senftenberg, dessen Verlust allerdings sehr zu beklagen ist, wird jedoch der Bahn zum Opfer fallen müssen.

Die kunsthistorische Bedeutung der obgenannten Kremstalorte mag an dieser Stelle eine kurze Würdigung derselben in kunsttopographischer Hinsicht gerechtfertigt erscheinen lassen.

Rehberg (auch Rechberg genannt) liegt an der rechten Seite der Krems, 3 km von der gleichnamigen Stadt entfernt. Die auf einem Felsvorsprunge sich erhebende Ruine des einstigen Schlosses Rechberg bildet mit der im Gegensatze zu letzterem noch gut erhaltenen ehemaligen Burgkapelle (heute eine Filiale von Imbach) eine charakteristische Erscheinung im Landschaftsbilde. Die Abbildung [Foto] gibt eine Vorstellung von dem einstigen Aussehen des Schlosses, welches, wie so manch andere unserer heimatlichen Burgen – es sei nur an Hohenegg, Weitenegg und die Mollenburg erinnert – beabsichtigte und zielbewußte Zerstörung in eine Ruinenstätte verwandelt hat. Nach einer Notiz bei KERSCHBAUMER („Alt-Krems“ 1895) erhielt sich das Schloß bis 1822, zu welcher Zeit es, „um der Häusersteuer zu entgehen, für den Materialwert (geschätzt auf 1000 Gulden!) an die Gemeinde verkauft und abgebrochen wurde“. Anders wie durch eine solche Gewaltmaßregel wäre auch der gänzliche Verfall innerhalb verhältnismäßig so kurzer Zeit unerklärlich. Aus der Ruinenstätte ragen die Trümmer des einstigen Hauptturmes an der der Kirche entgegengesetzten Seite noch deutlich hervor; verhältnismäßig gut sind noch Partien der Umfassungsmauer sowie ein seiner äußeren Erscheinung nach aus dem XVI. Jh. stammender Torturm erhalten.

Zu dieser Zeit besaß das Schloß die in der Landesgeschichte als eifrige Anhänger der Lehre Luthers bekannte Familie Thonradl. Gegen Ende seines Bestandes befand sich das Schloß im Besitze der Grafen von Hohenegg. Die barockisierte Kirche erhielt erst um 1770 im wesentlichen ihre gegenwärtige Gestalt. – Die mit Schindeln gedeckten Häuser des Ortes – fast durchwegs bodenständige Bauten mit zum Teil noch alten, bauchigen Kaminen („schwarze Küchen“), ziemlich steilen Dächern und kleinen Fenstern – breiten sich friedlich zu Füßen der Burgruine aus. Durch die in der Nähe des Ortes projektierte Bahnlinie wird an dem Bestande und der Wirkung des Ortsbildes fast nichts geändert.

Schon wenige Schritte außerhalb Rehbergs gewahren wir an der anderen (linken) Seite des Kremssflusses, aus fruchtbaren Obstgärten herausragend, eine Kirche mit hoch emporstrebendem

Schiffe, die Pfarrkirche von Imbach. Sie zählt unstrittig zu den architektonisch bedeutendsten Landkirchen Niederösterreichs. Sie ist eine außergewöhnlich hohe zweischiffige Hallenkirche, deren Kreuzgewölbe von drei schlanken achteckigen Pfeilern, denen an den Außenmauern merkwürdigerweise nur an der Nordseite Strebepfeiler entsprechen, getragen werden. An das Kirchenschiff reiht sich gegen Osten der bedeutend niedriger dimensionierte Chor. In der Nähe der Kanzel, auf der Evangelienseite, öffnet sich ein Torbogen, durch welchen man in die Josefskapelle, ein architektonisches Meisterwerk aus der Blütezeit der Gotik, gelangt. Die Außenwände der Kapelle sind in Strebepfeiler und Fenster aufgelöst, von welchen die an der Nordseite befindlichen sich durch mehrfache Unterteilungen und reiche Profilierungen auszeichnen. An der westlichen Abschlußmauer befindet sich ein herrliches, leider vermauertes Rundfenster. Am prächtigen gotischen Bau ist, vermutlich in der Barockzeit, durch Abschlagen von Maßwerken, Vermauerungen von Fenstern usw. überhaupt viel gesündigt worden. Die der Straße zugekehrte Südseite der Kirche zeigt außer den drei riesig dimensionierten Fenstern mit bis zu den Scheiteln reichenden Mittelpfosten glatte Mauerflächen. Der Mangel an Strebepfeilern fällt bei der großen Höhe des Hauptschiffes um so mehr auf. An dieser Seite war einst ein Trakt des Frauenklosters, zu welchem die Kirche gehörte, angebaut; die Substruktionen dieser Gebäude existieren heute noch. Bemerkenswert ist auch der der Westseite der Kirche vorgelagerte Turm mit seinen vier schlanken Backstein-Ecktürmchen und den gekuppelten Fenstern. – In den mit barocken Altären ausgestatteten Innern der Kirche finden sich vereinzelt Bildwerke und Statuen aus dem XV. und XVI. Jh.

Diese Kirche erregte seinerzeit die Bewunderung Meister Schmidts, welcher an der westlichen Haupteingangsseite einen Vorbau mit Portal errichtete und auch konstruktive Sicherungen im Hauptschiffe vornahm. Er ließ die ganze Kirche mit ihren reichen Details von seinen Schülern aufnehmen und die betreffenden Blätter in der „Wiener Bauhütte“ (Jahrgang 1865) veröffentlichen.

Das einst in Imbach bestehende Nonnenkloster wurde 1269 vom Truchseß Albero von Veldtsperg begründet und 1782 aufgehoben. Die vom Kloster noch vorhandenen Gebäude und Ruinenreste, sowie der prächtige Obstgarten an der Südseite der Kirche sind jetzt herrschaftlicher Besitz (Max Ritter von Gutmann). – Die Häuser des Dorfes zeigen erfreulicherweise noch größtenteils die alte bodenständige Bauweise. Am rechten Kremsufer, gegenüber der Kirche sind mehrere solcher Häuser zu malerischen Gruppen vereinigt; ihre Unberührtheit wird durch die an dieser Stelle des Kremsufers in Zukunft vorüberführende Bahn allerdings etwas beeinträchtigt werden. Der Bahnhof Imbach wird an der erwähnten Uferseite außerhalb des Ortes zu liegen kommen.

Dort, wo die Straße an der Imbacher Kirche vorüberführt, sehen wir bereits die Ruine Senftenberg aus dem Hintergrunde hervorlugen. Der gleichnamige Ort liegt 2 km oberhalb Imbach. Der äußerst langgestreckte Marktflecken breitet sich nach der Richtung des Flusses, der gerade an dieser Stelle eine starke Krümmung macht, aus. Im Ortsbilde sind Ruine und Kirche zufolge ihrer erhöhten Lage die markantesten Punkte.

Das schon im XIII. Jh. urkundlich erwähnte Schloß soll seit den Schwedenkriegen nicht mehr aufgebaut worden sein; damit übereinstimmend ist schon in Vischers Ansicht von 1672 Senftenberg als Ruine abgebildet. Von dem noch teilweise Erhaltenen bietet die Eingangspartie an der rückwärtigen Seite das größte Interesse. Die Burg war an dieser nach der Terrainbeschaffenheit am leichtesten zugänglichen Stelle durch einen künstlich angelegten Graben geschützt, aus welchem noch zwei Pfeiler der einstigen Zugbrücke herausragen. Die noch erhaltenen beiden ungleichen Türgewände in der rustizierten Form des XVI. Jhs. lassen an dieser Stelle auf die Anlage eines Haupttores mit einer Seitenpforte für Fußgänger schließen. Besonders interessant ist die Konstruktion des in der Nähe der Eingangspartie befindlichen Eckturmes, der sich an der Innenseite auf einem zwischen den beiden zusammenstoßenden Mauern eingespannten Gewölbebogen erhebt, dann gegen oben zu von der runden Form in die Sechseckform übergeht.

Eine besonders malerische Anlage zeigt die einst mit dem Schlosse in Verbindung gestandene befestigte Kirche, welche rücksichtlich ihres Turmes den Habitus gotischer Kirchen des Kamp- beziehungsweise Donautales trägt. Der einschiffige spätgotische Bau stammt aus dem Anfang des XVI. Jhs. und ist im Innern durch die auf Netzgewölben ruhenden Emporen charakteristisch.

Die dem Flußlaufe folgenden Krümmungen der Straße des Ortes mit ihren nicht zum geringsten Teil noch aus dem XVI. Jh. stammenden Häusern bieten abwechslungsreiche, geschlossen wirkende Straßenbilder. Fig. 184 [Foto] zeigt ein solches mit einem ehemaligen herrschaftlichen Hause, worauf das Starhemburgsche Wappen an der Fassade hinweist, im Vordergrund. Die auf diesem Haus ersichtliche Jahreszahl 1707 bezieht sich offenbar auf eine spätere Restaurierung, denn das Gebäude

mit seinen gotisch profilierten Fenstergewänden, seinem zum Teil auf Kragsteinen vorspringenden Obergeschosse, zeigt viel ältere Formen.

Im unteren Teil des Marktes liegt etwas abseits von der Straße ein alter Wirtschaftshof, der die Hausnummer 75 trägt. Dieses Objekt interessiert uns zunächst deshalb, weil es das Bahnprojekt auf die Einlösungsliste gesetzt hat, da es innerhalb des Bereiches der Stationsanlage Senftenberg fällt. Von außen bietet dieses Anwesen kein besonderes Interesse; anders ist der Eindruck, wenn wir den Hof betreten.

Hier ist es der dem Hauseingang gegenüberliegende Trakt, welcher der reichen Sgraffitofassadendekoration wegen besondere Beachtung verdient. Die einstöckige Fassade enthält gleich neben dem rundbogigen Kellereingang einen vorgebauten gedeckten Stiegenaufgang, der nach einem Podest mit breiter Segmentbogenfensteröffnung ausmündet, welcher durch einen gewölbten Gurtbogen getragen wird. Im 1. Stock sind drei gleiche, bescheiden dimensionierte, in Stein profilierte Fenster, von welchen das oberhalb des erwähnten Kellereinganges situierte die Jahreszahl 1568, das rechts daneben befindliche mittlere Fenster die Aufschrift PA/L WISANT aufweist. In diesen Daten dürfen wir wohl mit Sicherheit Zeit der Erbauung und Namen des Bauherrn erblicken. Außer den genannten sind an der Fassade noch zwei kleine Fenster, und zwar eines rechts von der Stiegenhausfensteröffnung, das andere im Parterre rechts von dem ersterwähnten Kellereingang sichtbar. Sämtliche Fenster sind mit breit aufgetragener Sgraffitoeinfassung in geometrischen, fortlaufenden Mustern umgeben.

Beachtung verdient die Mitteilung des Besitzers, daß sich an der vorderen Hauptfront einst keine Fenster befanden, sondern daß solche erst vor einigen Jahrzehnten ausgebrochen worden sein sollen. Diese Behauptung dürfte richtig sein, dafür spricht die Tatsache, daß jetzt die einstigen Hofenster dieses vorderen Traktes vermauert sind. Auf einer dieser in der kahlen Mauerfläche sichtbaren steinernen Fensterumrahmungen ist die Jahreszahl 1558 eingemeißelt. (Diese um zehn Jahre verschiedenen Jahreszahlen deuten vielleicht darauf hin, daß das ganze Objekt in zwei Etappen ausgeführt wurde). Berücksichtigt man ferner den Umstand, daß an den Außenseiten der beiden übrigen Trakte (ein den Hof einschließender vierter Trakt scheint einst gleichfalls bestanden zu haben) Fenster nur sehr spärlich und in sehr kleinen Dimensionen vorhanden sind, so liegt die Annahme nahe, daß das Haus, den unsicheren Zeitläuften Rechnung tragend, vielleicht auch noch mit Gräben ausgestattet, einst den Charakter eines ländlichen befestigten Anwesens gehabt haben muß.

Im Innern dieses interessanten Objektes haben sich zwei Holzplafonds, einer im Vordertrakt, der andere im rückwärtigen, mit den sgraffitierten Fenstern ausgestatteten Teil erhalten.

Ein unglücklicher Zufall ist es zu nennen, daß gerade dieses vom Standpunkte der Denkmalpflege und des Heimatschutzes besonders erhaltenswerte Objekt dem Bahnprojekte gegenüber derartig ungünstig situiert ist, daß seine Einlösung unbedingt notwendig und seine Demolierung nicht zu umgehen sein wird. Das Haus fällt mitten in die Stationsanlage, welche gerade an dieser Stelle aus verschiedenen Gründen wirtschaftlicher und kommerzieller Natur von den lokalen Faktoren, einer starken Interessentengruppe, mit allem Nachdrucke verlangt wurde. Nachdem überdies die Möglichkeiten einer geeigneten Unterbringung der Bahnhofanlage lokal eng begrenzt sind, wäre jede Stellungnahme gegen das Projekt zugunsten der Erhaltung des Objektes ohne Aussicht auf Erfolg. Dieser Sachlage Rechnung tragend, sah sich daher der Vertreter der Interessen des Heimatschutzes und der Denkmalpflege veranlaßt, sich darauf zu beschränken, der Z.K. ein Dispositionsrecht über einzelne weiterhin verwendbare Architekturfragmente, Holzplafonds usw. zu sichern.

Im übrigen gelangen im Zuge der projektierten Linie nur ganz geringfügige Wirtschaftsobjekte (Schupfen) in verschiedenen Orten zur Einlösung.

Außerhalb Senftenberg ändert sich der landschaftliche und topographische Charakter. Der Weinbau verschwindet; die Bevölkerung nimmt an Dichte ab. Die landschaftliche Romantik steigert sich, Felsenwände erheben sich direkt vom Talgrund aus mit seltsamen, den Gesteinsblöcken des Böhmerwaldes nicht unähnlichen Formationen. Die Anlage einer Bahn in solchen Tälern ist freilich nicht geeignet, die Waldeinsamkeit beiderseits des Flusses zu vertiefen! Überdies werden Felssprengungen beziehungsweise sonst irgend welche Eingriffe in die natürliche Bodenbeschaffenheit hie und da unvermeidlich sein. Solche kommen nach dem der politischen Begehung zugrunde gelegenen Projekt vor der Reichauerbrücke, bei Bahnkilometer 10.3, vor der Haltestelle Königsalm bei Bahnkilometer 12.7 und endlich bei Unter-Meißling, Bahnkilometer 16.24 in Betracht.

Nach dem Resultat der kommissionellen Verhandlungen ist jedoch glücklicherweise zu erwarten, daß solche Eingriffe in den natürlichen Bestand auf ein Minimum reduziert werden beziehungsweise durch Verlegung der Trasse auf die andere Straßenseite überhaupt entfallen. So ist zu erwarten,

daß die interessanten Felsgruppen durch Verlegung der Haltestelle „Königsalm“ überhaupt unberührt bleiben und daß auch der Felsen mit dem Marterl seinem wesentlichen Bestand nach nicht tangiert wird.

Ein weiteres Gebiet der Einflußnahme, welches besonders den Heimatschutz betrifft, ist die Forderung nach Anpassung der mit dem Bahnprojekt in Zusammenhang stehenden Hochbaueinrichtungen sowie der feuersicheren Eindeckung bestehender innerhalb des Feuerrays der Bahn fallender Objekte an das Orts- und Landschaftsbild. Diesbezüglich wurde für die protokollarische Festlegung der nach dem oberwähnten Gesichtspunkte zu stellenden Forderungen Sorge getragen.

Der Bericht ist mit zahlreichen hervorragenden Fotos ergänzt, welche die damalige Situation zeigen.

Der Bahnbau aber stockt weiter.

Die Finanzierung der Bahn kann weiterhin nicht sichergestellt werden, worauf Dr. Mayreder am 17. Oktober 1913 den Vorschlag unterbreitet ehestens eine Sitzung des Aktionskomitees einzuberufen, um über den Stand der Dinge zu beraten. Es solle dabei über eine neue Finanzierungsform gesprochen werden, wobei eine „Privat-Finanzierung“ in Aussicht gestellt wird.

Es kann aber auch weiterhin keine Regelung gefunden werden, weshalb die Herren Bürgermeister Liebenberger und Ludwig Grabner einen ziemlich geharnischten Brief an den Obmann des Komitees, den Kremser Bürgermeister Hofbauer, richten:

Hochgeehrter Herr Bürgermeister!

Ueber Veranlassung einzelner Interessenten der Bahn Krems-Kremstal-Gföhl, fand Sonntag den 29. März 1914 eine Besprechung in dieser Bahnangelegenheit statt.

Bei dieser Besprechung wurde die bisherige Untätigkeit des Actions-Comitees einer scharfen Kritik unterzogen und verlangt, in Zukunft die Bahnfrage mit etwas mehr Energie zu betreiben.

Es wurde auch der Antrag gestellt, das Actionscomitee wolle sofort eine Beratung abhalten und hiezu Herrn Dr. Mayreder einladen.

Es ergeht daher an Sie hochgeehrter Herr Bürgermeister als Obmann des Actionscomitees das höfliche Ersuchen ehebaldigst das Actionscomitee zu einer Besprechung nach Krems einzuladen und im Sinne obigen Wunsches Herrn Dr. Mayreder beiziehen.

Einer Antwort entgegen sehend zeichnen mit besonderer

Hochachtung

Dieser Brief hat seine Wirkung nicht verfehlt, denn mit 6. April 1914 teilt der Bürgermeister-Stellvertreter der Stadt Krems der Gemeinde-Vorsteherung Gföhl mit, dass der Obmann des Aktionskomitees, Bürgermeister Hofbauer, sich zur Gänze aus dem öffentlichen Leben zurückziehen will, und deshalb auch die Obmannstelle des Komitees hiemit zurücklegt.

Um die erforderlichen weiteren Maßnahmen zu beraten hat die k.k. Bezirkshauptmannschaft Krems mit Schreiben vom 27. April 1914 zu einer Sitzung geladen, welche am Samstag, dem 2. Mai 1914 „**im Sitzungssaale der Bezirkshauptmannschaft Krems bezüglich Stand der Angelegenheit Krems-Gföhlerbahn und die behufs Förderung dieser Angelegenheit zu unternehmenden Schritte stattfindet, zu welcher der Herr Bürgermeister mit 2 Gemeindevertretern zuverlässig erscheinen wolle**“.

Kremser Zeitung, 23.5.1914

Die Krems – Gföhler Bahn.

Dienstag den 19. Mai referierte Abg. Miklas in der Sitzung des Eisenbahnausschusses des n.-ö. Landtages über seine Anträge, betreffend die baldige Ermöglichung des Baues der Krems-Gföhler Bahn durch vorschußweise Bestreitung des Staatsbeitrages per 1,400.000 K aus Landesmitteln. Es entwickelte sich darüber eine lebhafte Debatte, an der sich fast sämtliche Mitglieder des Ausschusses beteiligten. Insbesondere L.-Abg. Schneider unterstützte die Referentenanträge in energischer und wirksamer Weise. Dagegen erklärte sich Abg. Graf Thurn, obwohl er das baldige Zustandekommen der Gföhler Bahn lebhaft begrüße, aus prinzipiellen Gründen gegen die vom Referenten vorgeschlagene Art der Finanzierung durch vorschußweise Bestreitung des Staatsbeitrages aus Landesmitteln. ... In überzeugender Weise antwortete der Referent Abg. Miklas, worauf die Anträge mit bedeutender Mehrheit zum Beschluß erhoben wurden. In Durchführung derselben wird der Landesausschuß in den nächsten Tagen einen Gesetzesentwurf vorlegen, durch welchen der Bau der Krems – Gföhler Bahn und die Finanzierung derselben gesetzlich sichergestellt wird ...

Herz des unteren Waldviertels hineinführt, daß sich der Landeskulturrat in erhöhtem Maße auch für die wirtschaftliche Hebung dieses Teiles des Waldviertels ... Es ist hie und da sonderbar, welche naiven Vorstellungen man über das Waldviertel und seiner Bevölkerung oft begegnet. Das Waldviertel und seine Orte sind leider von dem großen Menschenstrom, der in den Ebenen und im Donautale flutet, vollständig abgeschlossen. Die große Welt weiß nichts von der braven, fleißigen Bevölkerung, von diesem genügsamen Bauernvolke, das mit bescheidenen Mitteln zu leben und auszukommen weiß. Daß dieses fleißige Volk hie und da in hohem Maße mißtrauisch ist, will ich offen zugeben, es ihm aber durchaus nicht hart anrechnen. Ist ja doch die langjährige Vernachlässigung, die man gerade diesem Teile des Waldviertels hat angedeihen lassen, Ursache, daß es viele Jahre unbekannt blieb, eine Terra incognita, ich möchte fast sagen, ein Dornröschen, das des Märchenprinzen wartete, der es wachküssen soll. (Abg. Prohaska: Das ist der Abg. Miklas! Heiterkeit). ... Ich bitte um die Annahme der Gesetzesvorlage (Beifall).

Abg. Graf Thurn-Valsassina:

... Ich möchte nun den Wert dieses Schriftstückes [Staatszusage über die Leistung von 1.400.000 Kronen] nicht zu hoch einschätzen. Wir müssen daher die ultima ratio ins Auge fassen, daß der Staatsbeitrag, den wir vorschußweise vorstrecken sollen, auch endgültig aus Landesmitteln gezahlt wird. ... Bei der Bahn Krems-Gföhl handelt es sich um eine isolierte Teilstrecke ... Der Verkehr auf dieser Linie wird kein besonders reger sein, der Frachtenverkehr wird ein geringer sein, nachdem Gegenden des Waldviertels industriearm sind. Es befinden sich nur einige Industrieanstalten in der Nähe von Krems, und es ist sehr zweifelhaft, ob diese sich der Bahn bedienen werden ... Auch der Personenverkehr wird kein sehr reger sein. Ich gebe zu, in den Sommermonaten wird ein stärkerer Personenverkehr einsetzen. Die dortigen Sommerfrischen werden sich heben, ...

Abg. Schneider:

Als Vertreter des Gföhler Bezirkes staune ich darüber, daß Herr Graf Thurn als dort ansässiger Gutsbesitzer sich gegen diese Vorlage ausspricht. Er weiß, wie schwer es für uns ist, zu einer Bahn zu gelangen und wie schwer die Wirtschaftsbesitzer dadurch, daß sie ihre Erzeugnisse nicht an den Mann bringen können, geschädigt werden. ... Wir arbeiten schon 30 Jahre für den Bau dieser Bahn und wenn sie auch kein so großes Interesse für die Herren Großgrundbesitzer hat, so hat sie es doch um so mehr für die übrige Bevölkerung. ...

Abg. Steiner:

Meine sehr geehrten Herren! Als langjähriger ehemaliger Landesausschuß bin ich mit den Verhältnissen auch im Waldviertel ziemlich genau vertraut. Ich kann nur sagen, daß wir Wiener vom verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Standpunkt aus für diese Vorlage eintreten werden. ... wodurch das herrliche Kremstal und das ganze östliche Waldviertel dem Verkehre erschlossen wird. ... Aber auch als Wiener Abgeordneter gönne ich den Bewohnern des Waldviertels diese Bahn, weil sie einen schweren Kampf zu führen haben, der in der letzten Zeit gewiß nicht leichter geworden ist ...

Abg. Miklas (Schlußwort):

... so muß ich darauf antworten, daß außerordentliche Zeiten, auch außerordentliche Maßnahmen erfordern. ... danke ich herzlichst und bitte das hohe Haus, diesen vorliegenden Gesetzesantrag, betreffend die Beteiligung des Landes an der Kapitalsbeschaffung für die Lokalbahn Krems-Gföhl mit dem Zusatz des Finanzausschusses anzunehmen.

Bei der Abstimmung werden sodann die Anträge der Referenten angenommen.

Nach der Annahme des Gesetzesantrages kommt es auf Grund des Ausbruches des 1. Weltkrieges zu keiner Realisierung des Vorhabens.

Inzwischen wird auch über eine weitere Variante der Bahntrasse spekuliert. Die elektrische, schmalspurige Bahnverbindung Horn – Altpölla – Idolsberg – Gföhl, als „Bahn niederer Ordnung“, wird in Erwägung gezogen

Der Weltkrieg zerstört nicht nur menschliches Glück, er verhindert eine wirtschaftliche Entwicklung in der Heimat. Trotz der eher trostlosen Aussichten bemühen sich indessen verschiedene Kreise um eine völlig neue Aufarbeitung der Thematik unter Berücksichtigung neuer Techniken und einer geänderten Streckenführung. So wird nachstehend angeführtes Projekt ausgearbeitet:

**Elektrische Straßenbahn als neues Projekt von Krems über Senftenberg,
Königsalm, Unter-Meisling, Wurfenthalgraben nach Gföhl !**

Kremser Zeitung, 6.5.1916

Die Bahnfrage Krems-Gföhl, seit 1895 erörtert, entwickelt sich zur unendlichen Geschichte. Zuerst auf Grund der Finanzierungsschwierigkeiten immer wieder verschoben, dann, endlich im Landtag beschlossen, wegen des Ausbruchs des 1. Weltkrieges wieder aufgeschoben, wird nunmehr eine geänderte Ausführungsform als „elektrische Straßenbahn“ betrieben. Dazu eine Stellungnahme des ursprünglichen Projektanten:

Die Lokalbahn Krems-Gföhl

Von Ingenieur Dr. Rudolf Mayreder.

Erst aus Zeitungsnachrichten erfahre ich, der ich nunmehr durch fast 20 Jahre den Bahnentwurf Krems - Gföhl in seinen verschiedenen Auflagen vertrete, daß sich am 17. April 1916 in Krems ein neuer Arbeitsausschuß zur Verfolgung eines inzwischen aufgetauchten Straßenbahnentwurfes gebildet hat, der berufen sein soll, an Stelle des bisherigen, bereits durch die politische Begehung und mehrfache Landtagsbeschlüsse genehmigten, daher vollkommen baureifen Entwurfes einer Schmalspurbahn auf selbstständigem Unterbau zu treten. ... Es wird jeden Laien überraschen, daß das Land Niederösterreich sich zu einer Beitragsleistung von 5 Millionen Kronen zum Baue einer Schmalspurbahn bereit findet, während der Bau einer normalspurigen Straßenbahn nach den noch nicht überprüften Aufstellungen der Vertreter des neuen Entwurfes nur 2,2 Millionen Kronen erfordern soll. Die Schmalspurbahn Krems-Gföhl ist aber als eine Teillinie des im Jahre 1910 vom n.-ö. Landesauschusse ausgearbeiteten und vom Landtage genehmigten Programmes für die Ausgestaltung des n.-ö. Landesbahnnetzes gedacht. Der Bericht zu diesem großzügigen Programm sagt folgendes: „Beabsichtigt ist die Vereinigung der niederösterreichisch-steirischen Alpenbahn mit der niederösterreichischen Waldviertelbahn, der in den Landesbetrieb zu übernehmenden Ybbstalbahn und den südböhmischen Strecken. Gleichzeitig soll dieses große zusammenhängende Schmalspurnetz die dringend notwendige direkte Verbindung mit der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien erhalten.“... Der Bau war im Mai 1914 auch finanziell sichergestellt und wurde der Baubeginn nur durch den Ausbruch des Krieges behindert. Nach einjähriger Kriegsdauer war neuerlich Gelegenheit geboten, den Bau in Angriff zu nehmen, nachdem sich zwei Wiener Banken bereit erklärt haben, die dem Landesauschusse während der Kriegszeiten nicht zur Verfügung stehenden Geldmittel vorschußweise zu bestreiten. Zunächst mußte jedoch an die Erneuerung der Stammaktienzeichnungen geschritten werden, eine Arbeit, welche durch die Kriegsverhältnisse wesentlich erschwert war, und insbesondere bei dem verhältnismäßig geringen Beitrag der Gemeinde Krems von 200.000 Kronen auf Hindernisse stieß. Deshalb mußte der Bau neuerlich zurückgestellt werden und soll derselbe nach Zusage des niederösterreichischen Landesauschusses als erster von allen niederösterreichischen Landesbahnbauten nach dem Kriege an die Reihe kommen. ... Wenn es gelingen sollte, innerhalb des Kremstales eine genügend große Wasserkraft sicherzustellen, welche die Lokalbahn Krems-Gföhl und im Anschlusse an diese die Lokalbahnen nach Kapelln und Zwettl-Gmünd mit elektrischem Strom versorgt, so bestünde wohl kein Anstand, auch die Schmalspurbahn nördlich der Donau elektrisch zu betreiben. ...

Kremser Zeitung, 24.6.1916**Die elektrische Straßenbahn Krems-Gföhl****Erwiderung**

auf die von Herrn Ingenieur Dr. Mayreder in der „Kremser Zeitung“ vom 16. Mai 1916 veröffentlichte Entgegnung bezüglich der elektrischen Bahn Krems-Gföhl von Dr. Ingenieur R. O. Bertschinger.

Auf die vor Monatsfrist erfolgte Besprechung des schmalspurigen Landesbahnprojektes Krems-Gföhl wird erst heute erwidert, weil einerseits die Stellungnahme des n.-ö. Landesauschusses zur projektierten Straßenbahn und andererseits die Überprüfung des Projektes des hydroelektrischen Bahnkraftwerkes durch die Firma J. M. Voith abgewartet wurde. ... sondern diese Erwiderung beschränkt sich darauf, die Vorzüge der elektrischen Straßenbahn im besonderen hervorzuheben und die Möglichkeit der rascheren Durchführung dieser zu beweisen. ... Erst über das begreifliche Treiben der Kremstalbevölkerung und insbesondere des Marktes Gföhl ließ sich der Landesauschuß bestimmen, die Bahn Krems-Gföhl in Erwägung zu ziehen. ... Die Stadt Krems hat an einer Straßenbahn, die sich ja nicht nur von Krems nach Gföhl, sondern auch von Krems nach Stein und Mautern, und von dort eventuell nach Rossatz und Traismauer plant, ein ganz enormes Interesse, ... Aber auch die Bewohner des Kremstales und des Marktes Gföhl haben ein lebhaftes Interesse, oftmals des Tages und bequem den normalspurigen Eisenbahnknotenpunkt Krems zu erreichen, was durch die Landesbahn nur in sehr

spärlichem Maße der Fall sein würde. Die Fahrzeit Krems-Gföhl mit der elektrischen Straßenbahn wird bergwärts 1 Stunde 15 Minuten, talwärts nur 1 Stunde 2 Minuten betragen ... Das Bahnkraftwerk, über das die Firma Voith in nächster Zeit einen ausführlichen Bericht vorlegen wird, ergab bezüglich der erreichbaren Leistung, daß die projektmäßig angegebene Energie auf alle Fälle gesichert ist. ... In der heutigen Zeit, wo rascher, billiger und bequemer Verkehr die Grunderfordernisse für jedes Verkehrsmittel sind, wird sich niemand eines bloßen Schlagwortes wegen zu einem Verkehrsmittel entscheiden, das als technisch und wirtschaftlich überholt und daher nicht mehr als zeitgemäß zu betrachten ist.

Im Oktober 1916 gibt Ingenieur Norbert Oser im Eigenverlag die Druckschrift „**Das Projekt der elektrischen Straßenbahn Krems-Gföhl**“ heraus. Darin schreibt er im:

Vorwort zur 2. Auflage

Seit Erscheinen der 1. Auflage im März 1916 haben sich die Verhältnisse sehr zu Gunsten der elektrischen Straßenbahn verändert. Während es im März noch viele Leute gab, die an dem Projekte der Dampfschmalspurbahn festhielten, weil sie es für dasjenige Projekt hielten, welches in Anbetracht des Landtagbeschlusses sicher zur Ausführung kommt, so ist durch den letzten Beschluß des Landesauschusses, in welchem für die elektrische Straßenbahn die prinzipielle Genehmigung zur Straßenbenützung erteilt wurde, die Verwirklichung der letzteren wesentlich nähergerückt. Es wurden weiters in zwischen Verhandlungen wegen der Finanzierung getroffen, welche in dieser Auflage nunmehr auch erwähnt erscheinen. Neuerdings hat sich auch die Stadtgemeinde Krems entschlossen, unter gewissen Voraussetzungen das Bahnkraftwerk allein zu errichten, und hat dieselbe bereits um die wasserrechtliche Konzessionierung des Werkes eingereicht. Schließlich sind auch die Bewilligungen zur Benützung der Staatsbrücke Stein-Mautern eingelangt, so daß der Verwirklichung des Projektes derzeit nur die durch den Krieg geschaffene Unmöglichkeit einer Bautätigkeit und Beschaffung des Materiales entgegensteht. – Trotzdem dürfte mit einer kleinen Teilstrecke bereits in kurzer Zeit begonnen werden.

Ich wünsche der Stadt Krems die Segnungen der Straßenbahn und des Kraftwerkes, dem Kremstale die Wohltaten einer wirklich guten Bahnverbindung.

Die umfangreichen und kostspieligen Vorarbeiten wurden bisher von Herrn Dr. Ing. R. O. Bertschinger sowohl als auch von mir vollständig kostenlos geleistet.

Ing. Norbert Oser.

Anschließend führt Ing. Oser aus:

Allgemeines.

Beim Studium der Bahnanlage des Kremstales sind es zwei Punkte, die geradezu auf eine elektrische Straßenbahn hinweisen, nämlich die geographischen Verhältnisse des Kremstales und die Steigungsverhältnisse. Das Kremstal ist ein tiefeingeschnittenes Tal, welches nur an der Talsohle besiedelt und daher als einziges, langgestrecktes Dorf anzusehen ist. Es ist daher selbstverständlich, daß eine Bahn die Möglichkeit bieten muß, bei jedem größeren Gehöft, bei jeder Straßenkreuzung zu halten, wodurch jedermann in der Lage ist, die Bahn bequem benützen zu können; besonders im Teile zwischen Senftenberg und Königsalm würde eine ausgedehnte Villenkolonie entstehen, wenn die Möglichkeit einer guten Fahrgelegenheit gegeben ist. Die Dampfkleinbahn ist schon aus dem Grunde nicht in der Lage, diesen Verhältnissen Rechnung zu tragen, weil jede Haltestelle Zufahrtwege zum Bahnkörper bedingt und dies die Kosten der ohnehin schon teuren Bahn noch erhöhen würde, abgesehen davon, daß die Fahrzeit durch Vermehrung der Haltestellen noch bedeutend verlängert würde. Das tiefeingeschnittene Tal mit den vielen Windungen bedingt jedoch auch, daß das Kremstal ziemlich windstill ist, was jetzt als ein bedeutender Vorteil gilt, bei der Dampfbahn jedoch den traurigen Umstand hervorruft, daß der Rauch stundenlang über dem Tale lagern wird, wodurch das Kremstal als Sommerfrische ganz bedeutend zu leiden hätte.

Die Steigungsverhältnisse deuten ebenfalls auf einen elektrischen Betrieb hin, weil einerseits die große Steigung von Meisling nach Gföhl elektrisch viel günstiger überwunden werden kann als mit Dampflokomotiven, andererseits ein Teil der Kraft, der beim Hinauffahren mehr verbraucht wird, beim Herunterfahren wieder gewonnen werden kann, wogegen die Dampfbahn durch mechanische Bremsen die Kraft vernichten muß und außerdem Bremsmaterial zerstört.

Weiters ist eine elektrische Bahn allein schon eine Anziehungskraft für das reisende Publikum, wodurch das Kremstal infolge des vermehrten Fremdenzuzuges besondere Vorteile ziehen würde. Die Bergstrecke Meisling - Gföhl würde geradezu eine Sehenswürdigkeit, ähnlich wie die elektrische Bahn nach Mariazell. Die Kürze der Bahn verlangt aus Rentabilitätsgründen einen Pendelverkehr, der sich überhaupt nur mit elektrisch betriebenen Wagen lösen läßt.

Es ließen sich noch eine Unzahl Momente anführen, die alle für eine elektrische und gegen eine Dampfbahn sprechen und ich will nur im allgemeinen Teil noch anführen, daß die Straßenbahn normalgeleisig ausgeführt werden kann, ein Vorteil, der allein schon genügen müßte, daß das Dampf-
bahnprojekt vollständig außer Betracht kommt.

Die Bahnführung.

Die gesamte Länge der Bahn beträgt 21.6 km., hievon führen 16.8 km auf der Bergstrecke auf eigenem Planum nach Gföhl. Für die Linienführung der Bahn waren in erster Linie die geringen Anlagekosten maßgebend. Daneben aber auch der in diesem Falle besonders geeignete und bereits hervorgehobene Vorteil der Bahnführung in unmittelbarer Nähe der Märkte, Dörfer, der industriellen Betriebe, Gasthäuser und anderer Objekte. Die Bezirksstraße ist, abgesehen von geringen Verbreiterungen, vollkommen in der Lage, den Bahnverkehr ohne jede Störung für den Fuhrwerksverkehr aufzunehmen.

Abweichungen von der Straße ergeben sich nur bei den Übersetzungen der Krems und teilweise in Senftenberg. Die Bahn soll ihren Ausgang vom Bahnhof in Krems nehmen und dort direkt Geleiseanschluß an den Güterbahnhof der Staatsbahnlinie erhalten. Die Bahn würde durch die Dinstlstraße - Kaiser-Wilhelmring in das Kremstal geführt und verläßt, wie erwähnt, nur zweimal, in Rehberg und in Senftenberg, auf eine kurze Strecke die Bezirksstraße.

Steigungsverhältnisse

Die absolute Höhendifferenz zwischen Krems und Gföhl beträgt 372 Meter und ist das mittlere Gefälle der ganzen Bahnstrecke 1.8 Prozent, hievon kommen auf die 16.8 km lange Teilstrecke nur 0.83 Prozent und auf der Bergstrecke im Mittel bei 4.8 km Länge 4,6 Prozent Steigung. Die Maximalsteigung übersteigt an keiner Stelle 5 Prozent. Ähnliche bereits ausgeführte Überlandbahnen sind folgende:

	Max. Steigung	Zugsgewicht	Fahrgeschwindigkeit
Stubaitalbahn	4,6 %	45 t	18-20 km/st.
Basler Überlandbahn	7,3 %	23,9 t	12-13 km/st.
	5,0 %	33 t	
Tavannes-Noirmont	5,0 %	33 t	20 km/st.
Leuk-Leuterbadbahn	5,0 %	60 t	11-25 km/st.
Lugano-Tesserete	6,5 %	45 t	10-12 km/st.
Mittenwaldbahn	3,34 %	177 t	30 km/st.

Man ersieht daraus, daß es sich hier um keinerlei Versuche handelt, sondern daß die elektrische Straßenbahn Krems-Gföhl bereits gute Vorbilder hat, deren vorzügliche Betriebsergebnisse eine Nachahmung bestens empfehlen.

Spurweite

Bei der Kürze der Bahn spielt der Umstand hinsichtlich ihres finanziellen Ergebnisses die Hauptrolle, daß der Güterverkehr ohne Umladung vor sich gehen kann. Aus diesem Grunde wurde für die Spur der Bahn die Normalspur gewählt. Eine besondere Untersuchung der Krümmungsverhältnisse der Bezirksstraße hat gezeigt, daß sich gegen die Normalspur auch nicht ein Hindernis ergibt. Die Verwendung von Übergangskurven gewährleistet ein ruhiges Durchfahren der vorhandenen Krümmungen.

Fuhrwerksverkehr

Es ist selbstverständlich, daß bei der Benützung einer Straße durch die elektrische Bahn in erster Linie dafür gesorgt werden muß, daß der Fuhrwerksverkehr, für den ja die Straße gebaut wurde, nicht gestört wird. Es ist daher darauf Bedacht genommen worden, daß an allen Stellen neben der Bahn noch zwei Fuhrwerke sich gegenseitig ausweichen können. Die Straßenbahn benützt hauptsächlich jenen Teil der Straße, der heute für die Schotterhaufen und den Straßenabraum verwendet wird und genügt die Breite der Straße vollständig. Bei verschiedenen Straßenbahnen in Deutschland und der Schweiz sind Straßenbreiten von 5 - 6 Metern als ausreichend befunden worden, wogegen die Bezirksstraße Krems-Gföhl fast durchwegs eine Breite von 8 Metern hat.

Stationsanlagen

Bahnhöfe sollen errichtet werden in Krems, in Senftenberg und Gföhl, Stationen in Imbach und Unter-Meisling, Haltestellen beim Gasthaus Neunteufel, Lederfabrik Schmitt, Dykmühle, Gasthaus Hintenberger, Reichauer Brücke, Königsalm und Wurfentalgraben, Bedarfshaltestellen: Wienerbrücke, Hietzger Fabrik, sowie an später sich ergebenden Punkten der Straße. Es kommen demnach auf der

Strecke Krems-Senftenberg mit Ausnahme der Bedarfshaltestellen 7 Stationen auf 9 km, demnach auf 1,5 km eine Haltestelle.

Industrie-Geleise-Anschluß

Einer der wichtigsten Vorteile der elektrischen Straßenbahn soll der sein, daß jedes Industrieunternehmen des Kremstales um geringe Kosten seinen eigenen Geleiseanschluß bekommen kann, wodurch die Werkbesitzer ihre Frachtgüter ohne Umladung auf eigenen Grund und Boden verladen, beziehungsweise abnehmen können. Was dies an Annehmlichkeiten und Kostenersparnissen für die Industriellen bedeutet, werden diese selbst ermesen.

Betriebsart und Betriebsmittel

Je vollkommener ein Verkehrsmittel ist, um so größer wird dessen Nutzen für die interessierte Bevölkerung sein. Das zweifellos vollkommenste Verkehrsmittel ist in diesem Falle die elektrisch betriebene Straßenbahn. Der Elektromotorbau der Neuzeit ist derart fortgeschritten, daß mit elektrischen Motorwagen den größten Betriebsanforderungen mit schweren und schnell fahrenden Zügen entsprochen werden kann. Durch den Wegfall von Dampf, Rauch und Ruß entstehen nicht nur aussergewöhnliche Annehmlichkeiten für den Reisenden, sondern das Kremstal, welches als Sommerfrische sehr geschätzt ist, würde durch eine andere Betriebsart als durch die elektrische, sehr geschädigt werden. Auch die Feuersicherheit des elektrischen Betriebes wird sehr ins Gewicht fallen, um so mehr, als im Kremstal die meisten Objekte sehr nahe an der Bahn gelegen sind und daher durch Funkenflug beständig gefährdet wären. Ich bin überzeugt, daß niemand, der nicht durch Reizmittel finanzieller oder anderer nicht näher zu bezeichnender Art beeinflußt ist, einen solchen Grund gegen eine elektrische Bahn anführen könnte.

Das Bahnkraftwerk

Gerade die heutige Zeit rechtfertigt die Ausnützung der Wasserkraft mehr denn je. Wir haben jetzt im Kriege gesehen, welche ungeheure Preissteigerungen die kalorischen Betriebsmaterialien, Rohöl, Benzin, Kohle, Koks usw. erfahren haben und deshalb habe ich den Verfasser des Entwurfes, Herrn Dr. Bertschinger, in erster Linie ersucht, das für den Bahnbetrieb notwendige Wasserkraftwerk ausfindig zu machen. Herr Dr. Bertschinger hat diese Aufgabe in geradezu glänzender Weise gelöst. Es wurde eine Wasserkraft im Kremstale [Hohenstein] ermittelt, die bei einem Gefälle von rund 55 Metern und 900/1500 Sekundenlitern, 520 bzw. 850 effektive Pferdestärken ergibt. Die Wasserkraftanlage ist von einer der ersten Turbinenfirmen Österreichs untersucht worden, welche zweifellos die Ergebnisse des Herrn Dr. Bertschinger bestätigt hat. Die Bahnzentrale ist 3.8 Meter von der Mitte der Bahn entfernt, demnach äußerst günstig gelegen. Da auf den Leitungsgestängen der Straßenbahn die elektrische Energie weitergeleitet wird, steht dem ganzen Kremstal sozusagen kostenlos der Anschluß zur Verfügung. Die Bahn verbraucht für ihren eigenen Zweck nur 210 Pferdestärke, weshalb mindestens 310 Pferdekkräfte zur freien Verfügung übrig bleiben. In elektrischen Maßeinheiten ausgedrückt, erfordert der Bahnbetrieb 347.000 Kilowattstunden, weshalb als überschüssige Energie noch 2,300.000 Kilowattstunden für Beleuchtungs- und gewerbliche Zwecke abgegeben werden können.

Die Fahrbetriebsmittel

Obwohl infolge der kurzen Fahrdauer eine Wagenzugsgarnitur für den achtmaligen Verkehr in jeder Richtung genügen würde, sind drei Motorwagen, zwei Anhängewagen und vier eigene Güterwagen vorgesehen. Jeder Motorwagen hat für 64 Personen Fassungsvermögen, der Anhängewagen faßt ebenfalls soviel. Jeder Zug ist in der Lage, auch Güterwagen mitzuführen, wodurch auch eine rasche Abwicklung des Güterverkehrs gewährleistet erscheint.

Der Zugsverkehr

Derselbe wird sich den Bedürfnissen entsprechend entwickeln, zweifellos würden jedoch für den Fahrplan folgende Faktoren in Betracht kommen:

1. Die Ankunft und Abfahrt der Züge vom Staatsbahnhof Krems
2. Der Marktverkehr
3. Beamten- und Schülerverkehr
4. Der Arbeiterverkehr
5. Handels- und Geschäftsverkehr
6. Ausflügler- und Sportverkehr

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, erscheint es erforderlich, täglich 8 - 9 Züge in jeder Richtung verkehren zu lassen. Welcher Vorteil der Bevölkerung dadurch gegenüber den geplanten drei Zügen der Dampfbahn erwächst, braucht ja nicht ausgeführt zu werden. Nach bisherigen Erfahrungen würde die Zahl der jährlichen Reisenden 150.000 betragen, demnach im Mittel pro Tag 410 Reisende

oder per Zug 26 Personen, wodurch eine mittlere Platzausnutzung von 32 Prozent resultieren würde, ein Wert, der sich für die Bequemlichkeit der Reisenden sehr günstig erweist.

Fahrzeiten

Die Fahrgeschwindigkeit auf freier Strecke soll 30 km pro Stunde nicht übersteigen, auf der Bergstrecke 12 km erreichen. In Ortschaften oder unübersichtlichen Straßenteilen müßte die Geschwindigkeit verringert werden. Es ergibt sich eine Fahrzeit Krems-Gföhl für die Bergstrecke 1 St. 14 Min. und für die Talstrecke 1 St. 02 Min. Diese kurze Fahrzeit kann nur durch den elektrischen Betrieb erreicht werden, weil die elektrischen Motore es ermöglichen, daß die Maximalgeschwindigkeit in der aller kürzesten Zeit erreicht werden kann.

Die Kosten der Bahn

Die Anlagekosten der elektrischen Straßenbahn würden sich ungefähr wie folgt stellen:

	Insgesamt	auf 1 Bahn-Kilometer
a) Vorarbeiten	K 197700.--	K 9150.—
b) Grunderwerb	K 93700.--	K 4330.—
c) Erdarbeiten	K 181400.--	K 8400.—
d) Nebenarbeiten	K 64000.--	K 2970.—
e) Kleine Kunstbauten	K 36000.--	K 1660.—
f) Große Kunstbauten	K 73800.--	K 3420.—
g) Beschotterung	K 101000.--	K 4690.—
h) Oberbau	K 472000.--	K 21820.—
i) Hochbau	K 158000.--	K 7330.—
k) Verschiedenes	K 30000.--	K 1390.—
l) Fahrpark	K 187000.--	K 8690.—
m) Elektrische Fahrleitung	K 302400.--	K 14000.—
n) Bahnkraftwerk	K 273000.--	K 12700.—
o) Bauzinsen	K 50000.--	K 2320.—
Gesamte Baukosten	K 2220000.--	K 103000.—

Die Gesamtsumme der Anlage der elektrischen Straßenbahn würde demnach nicht einmal ein Drittel der geplanten Dampfschmalspurbahn erreichen. Wenn man die angeführten Vorteile erwägt und bedenkt, daß für das Land mehr als 5 Mill. K zu einer besseren Verwendung verfügbar wären, so wäre es unverständlich, wenn die Entscheidung nicht zu Gunsten der elektrischen Straßenbahn ausfallen würde. Die Hindernisse, die sich der elektrischen Bahn entgegenstellen würden, sind sonderbarer Natur. Einerseits differieren bei dieser Bahn die Interessen der beteiligten Bevölkerung mit denen des Landes. Das Land wünscht eine Schmalspurbahn nur, weil es die bisherigen, vollständig unrentablen Landesbahnen verbinden möchte und glaubt, daß dadurch die Landesbahnen saniert werden können. Eine Widerlegung dieser Ansicht gehört nicht in den Rahmen der vorstehenden Abhandlung. Die Interessen der Bevölkerung von Krems und des Kremstales sind vollständig auf Seiten der elektrischen Bahn, ebenso das Interesse der Staatsbahnverwaltung, welche durch die neue Zubringerbahn nur Nutzen haben würde. Das Interesse der voraussichtlichen Bauunternehmer der Dampfkleinbahn kann für die Durchführung einer solchen in keiner Weise maßgebend sein.

Finanzierung

Es war zu erwarten, daß die Finanzierung einer Bahn, deren überwiegende Vorteile bei verhältnismäßig so geringen Anlagekosten jedermann klar sind, sehr leicht durchzuführen sein wird. Trotzdem bis heute keinerlei Zeitungsaufforderungen ergangen sind, wurden durch freiwillige Angebote zwei Drittel der Gesamtkosten gezeichnet.

Unter den größeren Zeichnungen erscheinen:

Die P.T. Stadtgemeinde Krems, durch den Bau des Bahnkraftwerkes mit	K	500000.—
In Aussicht gestellter administrativer Beitrag des k.k. Eisenbahnminist.	K	300000.—
Herr Berggrat Maximilian R. v. Gutmann, Wien	K	230000.—
Sparkasse Krems, verm. mit dems. Beträge wie für die Dampfschmalspurb.	K	100000.—
K.k. Handelsministerium, jährlich K 4000	K	100000.—
Marktgemeinde und Sparkasse Gföhl	K	100000.—
Fa. Franz Schmitt, Rehberg bei Krems	K	100000.—
Fa. Stulz, Imbach	K	100000.—
Fa. G. Hietzger, Kremstal	K	25000.—

Fa. Grabner, Senftenberg	K	6000.—
Vorschußkasse Krems und Umgebung, Krems	K	5000.—

Die Gemeinden Stein, Mautern, Rehberg, Imbach, Senftenberg, Meisling usw. werden sich zweifellos an den Zeichnungen ausgiebig beteiligen, desgleichen viele Private, sowie die Industrie des Kremstales.

Es steht zu hoffen, daß fast der gesamte Betrag im Vorhinein durch Zeichnungen aufzubringen ist, um so mehr, als ja kein besonders namhafter Rest mehr übrig bleibt.

Schlußbemerkung

So ungeheuer und überwältigend auch die Vorteile der elektrischen Straßenbahn gegenüber der geplanten Dampfkleinbahn sind, so ist es doch keineswegs selbstverständlich, daß dieselbe auch zur Verwirklichung gelangt, weil die Erbauer der Bahn, nämlich das Land Niederösterreich, beziehungsweise der Landesauschuß die Ausführung der Bahn von anderen Gesichtspunkten betrachten als die Bewohner von Krems und des Kremstales. Es wird daher die Aufgabe der interessierten Bevölkerung sein, zu dokumentieren, daß ihre Interessen berücksichtigt werden müssen und daß die Absicht des Landes die fragliche Sanierung der Landesbahn durch die geplante Dampfschmalspurbahn zu erreichen, erst in zweiter Linie maßgebend sein muß. Das Kremstal, durch Jahrhunderte stiefmütterlich behandelt, wird eine wirtschaftliche Hebung nur dann erreichen, wenn es eine wirklich gute Bahn verbirgt und dies kann nur durch die elektrische Straßenbahn ermöglicht werden.

Die Frage vom Standpunkte der Stadt Krems

Für die Stadt Krems bietet die elektrische Straßenbahn sehr aussichtsreiche Perspektiven. Nicht nur, daß der gesteigerte Verkehr große wirtschaftliche Vorteile mit sich bringt, würde die Stadtgemeinde Krems in der Lage sein, die Straßenbahn vom Bahnhofe Krems weiter zu führen und dieselbe über Stein nach Mautern und von dort nach Interesse und Bedarf bis Rossatz und Furth zu verlängern. Der Stadt Krems wird dadurch die Möglichkeit gegeben, mit einem Schlage in die Reihe jener Städte emporzurücken, die durch stetigen Fortschritt auf wirtschaftlichem und technischem Gebiete eine bessere Zukunft gewährleisten. Die Stadt Krems kann durch Erbauung des hydroelektrischen Bahnkraftwerkes auch auf günstige finanzielle Ergebnisse ihres Elektrizitätswerkes in Krems rechnen, wodurch sie in der Lage sein wird, jährlich eine größere Summe für das lange besprochene Wirtschaftsprogramm bereitzustellen, ohne eine für alle Kreise der Bevölkerung schmerzliche Umlageerhöhung vornehmen zu müssen. Auch wird der durch den Krieg neubelebte Großschiffahrtsverkehr auf der Donau die Anlage eines großen Umschlagplatzes in Stein erfordern, wozu Krems mittels der Straßenbahn die Waggon zur Umladestelle befördern kann.

Die Stadt Krems hat in der Bahnfrage bereits zwei schwere Fehler begangen. Den ersten, als Ende der 60er Jahre unsere weisen Stadtväter verhinderten, daß die Hauptbahn Wien - Eger über Krems geführt werde, so daß wir also damals durch unsere Schuld vom Hauptverkehr abgedrängt wurden, und den zweiten Fehler, als die Stadt Krems verabsäumt hat, beim Bau der Krems - Greiner Bahn zu erreichen, daß diese als Hauptbahn gebaut wird, wodurch die großen Expreßzüge durch die Wachau geleitet worden wären und der ganze internationale Fremdenstrom auch unsere schöne Donaustadt berührt hätte. Zum dritten Male scheint mir jetzt die Möglichkeit gegeben, einen günstigen Bahnanschluß zu erhalten: die elektrische Straßenbahn! Hoffentlich wird diese Gelegenheit nicht abermals verabsäumt. Ich wünsche dies im Interesse meiner Vaterstadt, deren Diensten ich stets meine ganzen Kräfte weihen werde, und im Interesse des schönen Kremstales, das seinen Dornröschenschlaf nunmehr mit einem Lichtblick auf eine herrliche Zukunft beenden könnte.

Krems, im Oktober 1916

Ingenieur Norbert Oser.

Verlag von Ing. Norbert Oser in Krems.

Druck von Josef Faber in Krems.

Als Standort für den Bahnhof plant man eine Stelle am Fuße des Hausberges oder am Beginn des Mühlweges nach Altgföhl.

Kremser Zeitung, 23.12.1916

Straßenbahn Krems-Gföhl

Am 8. Dezember veranstaltete der Tätigkeitsauschuß der Marktgemeinde Gföhl für den Bau einer elektrischen Straßenbahn Krems-Gföhl im großen Saal des Herrn Franz Prinz in Gföhl eine Versammlung, die von etwa 500 Personen besucht war. Nahezu alle Gemeinden des Gerichtsbezirkes Gföhl

waren durch ihre Herren Bürgermeister, Gemeinderäte und viele Gemeindebeiräte vertreten, um damit neuerlich und eindringlich kundzugeben, welche große Wichtigkeit sie der endlichen, allseits zufriedenstellenden, sowie möglichst raschen Lösung der schon jahrzehntelang fortwährend auf der Tagesordnung stehenden Bahnfrage beimessen. Erschienen waren unter Anderen Herr Ingenieur Norbert Oser aus Krems, um als Anreger und Förderer dieses neuen Projektes dasselbe zu besprechen, Herr Landtagsabgeordneter Kranister, ferner als Vertreter der interessierten Gutsherrschaft Jaidhof Herr Forst- und Güterdirektor A. Stodola ...

Die Vorgeschichte der Kremstalbahn.

Herr Bürgermeister Franz Liebenberger als Vorsitzender bemerkte nach den Begrüßungsworten, daß seit der letzten großen Versammlung in Senftenberg, die vor etwa acht Jahren abgehalten wurde und in der eine gründliche Aussprache mit der Vertretung der Stadt Krems wegen der schwankenden und durchaus unzuverlässigen Haltung in der Bahnfrage stattfand, keine größere Versammlung zur Stellungnahme in der Bahnfrage einberufen wurde. Infolge der unbegreiflichen Haltung der damals maßgebenden Kreise in Krems, die zum Teil auf den kurzsichtigen und engbegrenzten Standpunkt eingeschworen waren, Krems brauche diese Bahn nicht, ... In Senftenberg kam aber nach den zwar unangenehmen aber sehr notwendigen Auseinandersetzungen ein gegenseitiges Einlenken und eine Einigung zustande, ... Seitdem ist anscheinend einträchtig und im besten Einvernehmen gearbeitet worden. Doch hat Gföhl während der Kriegszeit mit Krems wieder böse Erfahrungen gemacht. Herr Bürgermeister Liebenberger gedachte nun der großen, unvergeßlichen Verdienste des verstorbenen Herrn Pfarrers Ettenauer von Gföhl, ...

Die elektrische Straßenbahn.

Nun ergriff Herr Ing. N. Oser das Wort. Er warf zunächst einen kurzen Rückblick auf die Entstehung des Planes, eine normalspurige elektrische Straßenbahn Krems – Kremstal - Unter Meisling – Wurfentalgraben - Gföhl zu erbauen und gedachte dabei auch der großen Verdienste seines bisherigen Mitarbeiters, des Herrn Ingenieur Dr. Bertschinger. ...

Die Gewinnung der Kraft.

Die Stadtgemeinde Krems hat beschlossen, den Bau des Kraftwerkes bei Hartenstein aus Eigenem durchzuführen, was etwa eine halbe Million Kronen kosten wird. Auf Grund eines Vertrages hat dann Krems den zum Bahnbetriebe erforderlichen Strom zum Selbstkostenpreis abzugeben. Die in Betracht kommende Wasserkraft des Kremflußes wurde von der Firma Voith in St. Pölten durch Fachleute in entgegenkommender Weise kostenlos untersucht. Auf Grund dieser Untersuchung sind etwa 520 Pferdekkräfte zu erreichen, wovon für den Bahnbetrieb beiläufig 210 Pferdekkräfte erforderlich sind. Doch besteht zum Zwecke der Kraftabgabe an Private auch die Möglichkeit, bis zu 1000 Pferdekkräfte zu gewinnen, wenn der Weyerer- und Himmelteich an den Quellen der Krems bei Traunstein zur Kraftgewinnung herangezogen werden.

Der Fahrbetrieb.

Die Bahn Krems-Gföhl wird etwa 21 km lang sein, 3 Stationen und eine Anzahl von Haltestellen – letztere ganz nach Bedarf – bekommen. Die Fahrtdauer wird etwas über eine Stunde betragen. Die Motor- sowie die Anhängewagen werden bei voller Besetzung 64 Personen Platz bieten. ... Für das hernach auszuarbeitende Detailprojekt hat die Firma Schmitt in Rehberg in zuvorkommender Weise 4000 K zur Verfügung gestellt.

Die wirtschaftliche Wichtigkeit der Bahn.

Abg. Kranister besprach die über allen Zweifel erhabene wirtschaftliche Wichtigkeit einer Bahn Krems - Gföhl, bekannte sich als ein Freund des neuen Projektes, versprach ...

Abg. Miklas empfiehlt das neue Projekt.

Nun verliest der Vorsitzende den anlässlich dieser Versammlung eingelangten Brief des Herrn Abg. Wilh. Miklas, in welchem die Anstrengung des neuen elektrischen Projektes mit sehr eindringlichen Worten empfohlen wird. ...

Nun frisch an`s Werk!

Nach nochmaliger Zusammenfassung der hervorragendsten Vorteile der geplanten Straßenbahn und der Bedeutung für den ganzen Bezirk, fuhr Bürgermeister Liebenberger fort: „Niemand darf glauben, daß es nach dem gewaltigen Kriege wieder so sein werden wird, wie es vorher war. Wer das hofft, ist ein Träumer. Es werden nach Ansicht erfahrener Politiker wirtschaftliche und finanzielle Verhältnisse zu Tage treten, die mancherlei Betriebsänderungen in allen Wirtschafts- und Erwerbszweigen und auch in den Staatseinrichtungen gebieterisch verlangen. Alle bisher Gleichgiltigen oder gar Gegner von Neuerungen werden dann an der Hand von gewichtigen Tatsachen sich der Einsicht nicht ver-

schließen können, daß es in erster Linie ohne rasches, bequemes und billiges Beförderungsmittel nicht mehr geht, wenn wir in unseren Wirtschaftsbelangen leistungsfähig sein wollen. ... Mit der geringen Summe von 250 K (das ist ein Anteilschein) kann die Unterstützung der wichtigen Sache und der gute Wille gezeigt werden.“

Die EntschlieÙung.

Den nun folgenden Worten von Anerkennung ... fügte Bürgermeister Liebenberger noch hinzu: „Herr Ing. Oser steht in für uns sehr erfreulichem Gegensatz zu manchem bisherigen Machthaber in Krems ... Wir Gföhler sowie die Bewohnerschaft des ganzen Bezirkes werden stets jenen Männern Dank und Ehre zu erweisen wissen, die sich in Sorge um unser öffentliches Wohl und um die Gesundung und Hebung unserer Wirtschafts- und Erwerbsverhältnisse verdient gemacht haben.“ Er empfahl nun eine EntschlieÙung, die einstimmig angenommen wurde. Diese EntschlieÙung lautet: „Die am 8. Dezember 1916 im Saale des Herrn Franz Prinz in Gföhl tagende, von etwa 500 Personen besuchte Versammlung, bei der unter anderem nahezu alle Gemeinden des Gerichtsbezirkes Gföhl durch ihre Herren Bürgermeister, Gemeinderäte und Gemeinbeiräte vertreten sind, erklärt sich nach den eingehenden Darlegungen des Herrn Ing. Oser aus Krems einstimmig für die Erbauung einer elektrischen Strassenbahn Krems-Gföhl, weil sie normalspurig gebaut wird und einen häufigen Anschluß an die Züge der Station Krems verbürgt und außerdem auch einen ausreichenden Güterverkehr ermöglicht.“

Mit Dankesworten an alle Versammelten schloÙ Bürgermeister Liebenberger nach dreistündiger Dauer diese entscheidungsvolle Versammlung.

Zur Finanzierung des Bahnbaues soll nunmehr eine Aktiengesellschaft gegründet werden. Um mit der Zeichnungsaufgabe der Aktien beginnen zu können wird eine „Vereinigung zur Errichtung der Elektrischen Überlandbahn Akt. - Ges. Krems“ ins Leben gerufen.

Oesterreichische Land-Zeitung, 3.1.1917

Elektrische Bahn Krems – Gföhl

Erfreulicherweise macht die Finanzierung trotz des ungünstigen Zeitpunktes der Zeichnungsaufgabe sehr schöne Fortschritte und erscheinen unter den größten Zeichnungen, welche in der Broschüre noch nicht ausgewiesen sind, folgende: Firma Schmitt-Rehberg, zu den bisher gezeichneten 100.000 K weitere K 50.000; Brauerei Wieselburg K 25.000; Firma Ferd. Oser, Krems, K 25.000; F. Liebenberger, Bürgermeister Gföhl, 10.000 K; Gemeinde Ober-Meisling 6.000 K; Direktor Schreitter 6.000 K; Gewerbekasse Krems 5.000 K; Gemeinde Imbach 5.000 K; F. Aron für Gemeinde Idolsberg 5.000 K; F. Aron, Bürgermeister Idolsberg, 1.000 K; Karl Koberwein, Krumau, 2.500 K; Josef Penner, Pfarrer, Rastbach, 500 K; ...

Oesterreichische Land-Zeitung, 27.1.1917

[In den nun folgenden Nummern der Lokalzeitungen werden die Zeichnungen, welche für den Bahnbau eingehen, veröffentlicht, um damit sowohl das Interesse der Bürger zu dokumentieren, als auch zu animieren Stammaktien zu erwerben. In den vorliegenden Auflistungen werden aus Platzgründen hauptsächlich Institutionen und Personen aus dem Gföhler Einzugsgebiet angeführt. Damit kann ein Zusammenhang zur wirtschaftlichen Potenz hergestellt werden, andererseits wird auf viele Familien verwiesen, welche nicht mehr in unserem Gedächtnis aufscheinen.]

Elektrische Straßenbahn Krems-Gföhl. Die in der letzten Woche eingelangten Zeichnungen für den Bau der Bahn Krems-Gföhl sind: **Von Gföhl:** Franz Brenner 500 K; Theresia Feyertag, Alt-Gföhl 3000 K; Anna Schietzenhofer 500 K; Johanna Wandl 1000 K; Katharina Huber 2000 K; Alois Mayr 1000 K; Anton Hauber 1500 K; Aloisia Enzinger 500 K; Theresia Kosatik 500 K; Georg Wöber 500 K; Franz Maurer 1000 K; Emilie Kohut 1000 K; Anna Krattenthaler 500 K; Mauritius Tepper 500 K; Franz Gerzabek 1000 K; Christian Wandl 1000 K; Anna Huber 1000 K; Agnes Daniel 1000 K; Karl Knödlstorfer 500 K; Lina Neumayr 1000 K; Franziska Obenaus 5000 K; Karl Weber 3000 K; Paul Ney 500 K; Maria Schmöger 2000 K; Raimund Miethling 1000 K; Karl Haslinger 6000 K; Karl Lechner 1000 K; Julie Resek 1000 K; Katharina Aschauer 1000 K; Karl Glaser 5000 K; Franz Aschauer 500 K; Ignaz Gschwandtner 2000 K; Franz Prinz 2000 K; Andreas Laufer 1000 K; Josef Knödlstorfer 2000 K; Karl Lechner 7500 K; Franz Aubrunner 2000 K; Karl Lindner 500 K; Karl Edhofer 1000 K; Stefan Tiefenbacher 1000 K; Heinrich Enzinger 1000 K; Thomas Leitner 1000 K; Marie Pappenscheller 500 K; Theresia Meisnitzer 1000 K;

Jaidhof: Maria Fuchs 2000 K; Johann Burger 250 K; Johann Topf 250 K; Johann Simlinger 250 K; Florian Ernst 500 K; Gemeinde Jaidhof 5000 K;

Wurschenaigen: Josef Knoll 4000 K; Josef Koppensteiner 4000 K; Josef Hellerschmied 500 K; Leopold Gubi 500 K; Leopold Hollerer, Gföhleramt 5000 K;

Seeb: Johann Strasser 3000 K, Franz Mayrhofer 3000 K;

Brunn am Walde: Michael Heudler 1000 K; Ferdinand Denk 2000 K; Josef Tapfgassner 2000 K; Franz Sillipp 2000 K; Amalie Geyer 2000 K; Franz Leitgeb 2000 K; Josef Rauscher 2000 K; Johann Lehner 2000 K; Ludwig Schindler 2000 K; Gemeinde Brunn am Walde 2000 K; Leopold Rauscher 2000 K;

Loiwein: Johann Pappenscheller 5000 K; Gustav Reigl 1000 K; P. Ben. Seeland 1000 K; Franz Hengstberger 2000 K; Franz Handl 500 K; Emilie Dietrich 1000 K; L. Kreiser, Felling, 250 K; Anton Schwarz, Felling, 1000 K; Wilhelm Mather, Felling, 500 K; Theresia Hellerschmied, Loiwein, 3000 K; Anton Marhart 1000 K; Johann Leitgeb 1000 K; Johann Hengstberger 1000 K; Josef Pappenscheller, 500 K; Franz Denk, 500 K; Karl Wimmer 1000 K; Leopold Geitzenauer 500 K; Johann Denk 1000 K; Franz Schwarz 1500 K; A. Pauer, 1000 K; ...

Die Summe dieser Zeichnungen ist ein Beweis dafür, welch hohes Interesse an dem Bahnbau Krems - Gföhl alle beteiligten Kreise dieses Bezirkes haben ...

Oesterreichische Land-Zeitung, 10.2.1917

Elektrische Straßenbahn Krems-Gföhl. Seit einiger Zeit bedienen sich die wenigen Gegner, welche die elektrische Straßenbahn Krems-Gföhl noch hat, der Ansicht scheinbarer Fachleute, welche behaupten, die elektrische Straßenbahn eigne sich wohl für den Personen- keinesfalls aber für den Frachtenverkehr. Zur Aufklärung sei bemerkt, daß die elektrische Straßenbahn aus dem einzigen Grunde normalgeleisig gebaut wird, damit sie den Frachtenverkehr einwandfrei durchführen kann. Es sei da auf elektrische Straßenbahnen verwiesen, wie z.B. Linz-Eferding, Neumarkt-Thalham die in gleicher Weise wie unsere geplante Straßenbahn mit Motorwagen ausgeführt erscheinen ... Der Betrieb unserer Bahn wird mit Gleichstrom erfolgen, weil sich diese Art des Betriebes bei einer der größten Straßenbahnen, der Wiener Straßenbahn, durch viele Jahre bewährte. Jeder Zug der elektrischen Straßenbahn Krems-Gföhl wird außer dem Motorwagen und den Personenwagen zwei Güterwagen mit sich führen, demnach weitaus mehr Gelegenheit zur Frachtenbeförderung bieten, als dies nach den Erfahrungen notwendig sein wird. ... Hoffen wir, daß der Tag nicht mehr ferne ist, an dem zum erstenmal der elektrische Zug das Kremstal durchheilt.

Oesterreichische Land-Zeitung, 17.2.1917

Zeichnungen für die elektrische Straßenbahn Krems-Gföhl in der ersten Februarwoche. Aus Gföhl: Prinz 500 K; Kuttner 1000 K; Hengl 3000 K; Bruckner 1000 K; Seeb: Ettl 1000 K; Koppensteiner 1000 K; Gföhleramt: Pfeiffer 1000 K; Brunner 2000 K; Aschauer 5000 K; Franz Tiefenbacher 3000 K; Simmlinger 2000 K; Voglhuber 2000 K; Leopold Tiefenbacher 2000 K; Topf 1000 K; Knödlstorfer 2000 K; Furlinger 2000 K; Heindl 3000 K; Lemmerhofer 3000 K; Enzinger 2000 K; Hagmann 1000 K; Gemeinde Gföhleramt 10.000 K; Hauer 2000 K; Freytag 2000 K; - Falls die Zeichnungen in demselben Maße wie bisher weitergehen, so könnte die Finanzierung Ende März erledigt sein. Die Kremser interessierten Kreise, die sich noch immer nicht genügend beteiligen, könnten sich an der Landbevölkerung ein Beispiel nehmen. Es ist bedauerlich, daß bei allen fortschrittlichen Unternehmungen gerade die Stadtbevölkerung von Krems die schwerfälligste und gleichgiltigste ist. **Hingegen gibt es wohl keinen Kremser, der nicht darüber schimpft, daß die Stadt Krems nicht genügend mit dem Fortschritt geht und andere Städte uns daher überflügeln. Wenn man das Geschimpfe zu Geld machen könnte, wäre wohl die Finanzierung schon längst gesichert. Also nicht schimpfen, sondern mitarbeiten ist die Losung !**

Obwohl die Finanzierung noch nicht gesichert ist beginnen in Senftenberg die Arbeiten am Tunnelprojekt.

Senftenberg. (Elektrische Straßenbahn.) Es kann zur besonderen Freude der Bewohner des schönen Kremstales berichtet werden, daß die elektrische Straßenbahn gute Fortschritte macht. Nur noch einige Tage und der Durchstich des hiesigen Tunnels wird erfolgen. Es ist mit besonderer Freude zu begrüßen, daß sich in der Hauptstadt des Waldviertels, Krems, endlich jemand gefunden hat, der sich der Sache mit Ernst annimmt und als freier Mann auf Anfeindungen und Widersprüche keine Rücksicht nimmt. Sehr traurig ist es aber, daß sich in der Stadt Krems, die gegen andere Städte in bezug auf Aufschwung sehr weit zurückgeblieben ist, noch immer Gegner finden, die ein so wichtiges Unternehmen

wie die Erschließung dieser Verkehrsader zu hintertreiben suchen, und man sollte es nicht glauben, daß sich sogar im Straßenausschuß Stadtvertreter als Gegner gefunden haben. ... Ludwig Grabner.

Oesterreichische Land-Zeitung, 3.3.1917

Elektrische Straßenbahn Krems-Gföhl. Am 23. Februar hielt der Tätigkeitsausschuß unter Vorsitz des Obmannes Herrn Ing. Norbert Oser eine Sitzung ab, in welcher beschlossen wurde, sogleich an die Gründung einer Aktiengesellschaft oder eines Syndikats zu schreiten. Die Herren Bezirksrichter Dr. Lahner, Direktor Opbacher und Direktor Schreitter wurden beauftragt, die Satzungen auszuarbeiten, so daß in der nächsten Sitzung am 9. März bereits die Gründung derselben beschlossen werden kann. Der Ausschuß gab seiner Befriedigung über den außerordentlich günstigen Fortschritt der Anteilzeichnungen, insbesondere dank der Werbetätigkeit des Herrn Bürgermeisters Franz Liebenberger (Gföhl) im Bezirke Gföhl Ausdruck. Zeichnungen in der dritten Februarwoche [Auszug]: Anton Tiefenbacher, Bürgerm., Preinreichs 2000 K; Veronika Simlinger, Wurfenthalgraben 2000 K; Agnes Hollerecker, Gföhleramt 3000 K; Knödlstorfer Josef, Gföhleramt 1000 K; Alois Aschauer, Eisenbergeramt 1000 K; Johann Huschka, Eisenbergeramt 3000 K; Johann Lämmerhofer, Eisenbergeramt 3000 K; Ignaz Huschka, Eisenbergeramt, 3000 K; Johann Gschwandtner, Eisenbergeramt, 4000 K; Ignaz Puhl, Eisenbergeramt 4000 K; Johann Weber, Eisenbergeramt 6000 K; Ignaz Topf, Seeb, 2000 K; Johann Huber, Gföhleramt, 2000 K;

In einem weiteren ausführlichen Bericht der Landzeitung zur Bahnfrage wird ausgeführt:

Zur Sitzung am 23. Februar erschienen von auswärts auch die Herren Fabriksbesitzer Ing. Schmitt – Rehberg, Bürgermeister Franz Liebenberger – Gföhl und Güterdirektor Stodola – Jaidhof ...

Dankesworten der unermüdlichen Werbetätigkeit des Herrn Bürgermeisters Liebenberger von Gföhl, der keinen Sonntag und keine Gelegenheit vorübergehen läßt, ohne für die elektrische Straßenbahn Zeichnungen zu sammeln, so daß bis heute der Gerichtsbezirk Gföhl allein bereits 500.000 K gezeichnet hat. Die privaten Zeichnungen betragen insgesamt 893.700 K, wozu noch der Betrag von 500.000 K der Stadtgemeinde Krems kommt, welche ja das Wasserwerk baut, 100.000 K voraussichtliche Zeichnung der Sparkasse Krems, 100.000 K des Handelsministeriums, 100.000 K der Sparkasse Gföhl, so daß bereits 1.700.000 K gezeichnet erscheinen. ... Herr Bürgermeister Liebenberger – Gföhl sprach zunächst die Hoffnung aus, in seinem Gerichtsbezirke Zeichnungen weiterer 200.000 K zu bekommen ...

Es kann heute keinem Zweifel mehr unterliegen, daß die elektrische Straßenbahn gebaut wird, ebenso, daß deren glänzende Vorbedingungen eine ebenso glänzende Verzinsung des Anlagekapitals ergeben werden.

Oesterreichische Land-Zeitung, 10.3.1917

Elektrische Straßenbahn Krems – Gföhl.

Der Beirat der l. f. Stadt Krems hat in seiner Sitzung vom 27. v. zur Frage der Erbauung einer elektrischen Straßenbahn von Krems durch das Kremstal nach Gföhl Stellung genommen. Nach einem Bericht des Herrn Beirates Ing. Oser und Befürwortung seitens der Herren Beiräte Vogl (im Namen des Gewerbevereines), Direktor Weigl (schriftlich) und Simlinger wurde in namentlicher Abstimmung einstimmig der Beschluß gefaßt, grundsätzlich in die Körperschaft (Aktiengesellschaft, Gesellschaft m.b.H.), welche diese Straßenbahn bauen und betreiben wird, als Mitglied einzutreten und sich an dem Unternehmen mit einer **Einlage von 100.000 K** zu beteiligen.

Zeichnungen der vierten Februar-Woche [Auszug]:

Dirketor Schreitter, Krems, 6000 K; Iganz Topf, Gföhl, 2000 K; Johann Huber, Gföhleramt, 2000 K; Oesterr. Touristenklub, Sektion Krems-Stein 250 K; Bezirkshauptmann Dr. Julius R. v. Stahl 1000 K; Florian Sagmeister, Pfarrer, Senftenberg 500 K;

Oesterreichische Land-Zeitung, 17.3.1917

Vereinigung zur Errichtung der elektrischen Ueberlandbahn A.-G. Krems.

Rekordwoche!

Die Zeichnungen der ersten Märzwoche erreichten die ganz unerwartete Höhe von weit über 100.000 Kronen, so daß nur mehr ein kleiner Teil der durch Zeichnungen zu deckenden Summe aufzubringen ist. Es beeile sich daher jeder, der noch mittun will!

Aus Senftenberg: Gemeindevorsteherung Senftenberg 20.000, Johann Hintenberger 4000, Ludwig Grabner 10.000, Leopold Weinkopf 2000, Heinrich Hintenberger 3000, Johann Pangerl 1000; aus Eisen-

bergeramt: Johann und Aloisia Ankerl 4000, Florian Aschauer 5000, Franz Winkler 5000, Johann Aschauer 1000, Karl Aschauer 4000, Alois Strohmayer 500, Alois Ernst 2000, Alois Tiefenbacher 500, Franz Mayer 1000, Johann Wildeis 500, Johann Hauer, Thurnberg, 10.000, Johanna Unterberger, Gföhleramt 1000, Josef Hagmann, Mottingeramt 1000, Andr. Stocker, Neubau 1000, Ullrich Johann, Neubau 1000;

In den Lokalzeitungen werden Annoncen geschaltet, die zum Kauf von Anteilscheinen auffordern:

Oesterreichische Land-Zeitung, 24.3.1917

Vereinigung zur Errichtung der elektrischen Ueberlandbahn A.-G. Krems.

Der Tätigkeitsausschuß hielt am 9. d. im Gemeindegasthaus Bauer [Krems] abermals eine Sitzung ab. ... Herr Bürgermeister Franz Liebenberger aus Gföhl führte zunächst aus, daß er mit Stolz dem Tätigkeitsausschusse angehöre und er wie sein Bezirk die Arbeiten desselben mit Freude verfolgen. Seit 30 Jahren Gewerbetreibender, habe er stets der Ueberzeugung gehuldigt, daß Volksnotwendigkeiten unter allen Umständen in irgendeiner Art zur Durchführung gelangen müssen, aber wie in mancher Frage auch bezüglich der Bahn schon manche traurige Erfahrung gemacht. Es ist klar, daß Gföhl ein großes Interesse an der Schaffung der Bahn hat und die Gemeinde Gföhl hat auch jederzeit alles getan, diesen Glauben zu verwirklichen. Sie hat seinerzeit 2000 K zur Ausarbeitung des Projekts der Normalspurbahn vorgestreckt, ohne die Bahn erhalten zu haben, sie hat zu den Vorarbeiten für eine Automobillinie 1000 K gegeben, doch wurde dieses Projekt von Krems fallen gelassen, sie konnte sich aber zu irgendwelchen Vorauslagen für das Schmalspurprojekt nicht mehr entschließen. Aber seit das Projekt der elektrischen Straßenbahn, wohl die glänzendste Lösung der Bahnfrage, besteht, setzt sich Gföhl und der Bezirk mit allen Kräften für dieses ein, wie das Ergebnis der Zeichnungen bekundet. Trotz des glänzenden Standes des Projektes können wir aber doch das Gefühl nicht abschütteln, daß in Krems noch immer eine Strömung besteht, welche auch dieses Projekt zu Falle bringen will. Sollte sich die Stadt Krems nicht entschließen können oder nicht imstande sein, diesen Widerstand ein für allemal zu brechen, so wird dies für Gföhl nach den gemachten Erfahrungen wohl keine Enttäuschung sein, wohl aber der Ansporn, sich auf eigene Füße zu stellen. Wenn dieses schönste und prächtige Projekt der elektrischen Straßenbahn nicht verwirklicht wird, dann wird Gföhl unabhängig von Krems an die Schaffung einer Automobillinie schreiten ... wurde beschlossen, eine Vereinigung zur Gründung der „Elektrischen Ueberlandbahn Aktiengesellschaft“ zu schaffen und in diese Oberkommissär Mörz [Bürgermeister von Krems] und Bürgermeister Liebenberger als Vertreter der Gemeinden Krems und Gföhl, Ing. N. Oser und Fabrikant Schmitt (Rehberg) zu wählen. ... Der Vorstand der Aktiengesellschaft besteht aus 8 – 12 Herren mit Virilstimmen [Einzelstimme in verfassungsrechtlichen Kollegien; besondere Bedeutung dieser Stimme] für die Gemeinden Krems und Gföhl. Es wird dafür zu sorgen sein, daß es unmöglich ist, zu Spekulationszwecken Anteilscheine aufzukaufen und so die Selbständigkeit der Bevölkerung zu bedrohen (Antrag Liebenberger). ...

Oesterreichische Land-Zeitung, 4.5.1917

Elektrische Straßenbahn Krems – Gföhl. Am 24. Mai hielt die Vereinigung zur Gründung der elektrischen Ueberlandbahn A.-G. in Herrn Bauers Gemeindegasthaus eine Sitzung ab ... zum erstenmal Herr Dr. Ing. Bertschinger, der Verfasser des Projektes [Detailprojekt], erschienen war. ... der Herr Postmeister von Gföhl richtete an die Vereinigung Ersatzforderung für die durch die Straßenbahn notwendig werdende Einstellung des Postverkehrs Krems-Gföhl. Es wird beschlossen, Verhandlungen abzulehnen und Herrn Postmeister auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Ing. Oser berichtet weiters, daß er letzter Tage in der Statthalterei und im Ministerium des Inneren vorsprach und erwirkte, daß die Eingabe um Genehmigung der Aktiengesellschaft nunmehr ins Eisenbahnministerium abging ...

Oesterreichische Land-Zeitung, 26.6.1917

Vereinigung zur Errichtung der elektrischen Ueberlandbahn A.-G. Krems

Zeichnungen für die elektrische Ueberlandbahn. [Auszug]

Johann Huber, Reitern, 500 K; Anton Dörr, Reitern, 1000 K; Ignaz Völker, Reitern, 2000 K; Alois Schwarz, Reitern, 2000 K; Theresia Schwarz, Reitern, 1000 K; Maria Dirnberger, Gastwirtin, Reitern, 5000 K; Fanny Topf, Gföhl, 1250 K; Josef Apolt, Bäcker, Gföhl, 2000 K; Franz Feyertag, Gföhl, 3000 K; Agnes Aschauer, Drosseramt, 2000 K; Karl Mayerhofer, Seeb, 2000 K; Leopold Dörr, Rastbach, 1000 K; Johann Pulker, Rastbach, 3000 K; Johann Schieder, Rastbach, 1000 K; Johann Glaser,

Rastbach, 2000 K; Karl Dorrer, Gastwirt, Rastbach, 5000 K; Franz Dörr, Rastbach, 5000 K; Maria Kurz, Gasthaus, Unter-Meisling, 500 K; ...

Am 31. August 1917 richtet der „Tätigkeitsausschuss für den Bau der elektrischen Straßenbahn Krems-Gföhl“ folgendes Schreiben an die

Löbliche

k.k. Bezirkshauptmannschaft Krems/Donau

Laut Beschluss des Tätigkeitsausschusses vom 10. April d. J. haben die Vertreter der Stadtgemeinde Krems, die Marktgemeinde Gföhl, Herr Ing. Norbert Oser, Krems, und Herr Ing. Franz Schmitt, Rehberg, eine Vereinigung zur Errichtung der elektrischen Ueberlandbahn-Akt.Ges. gegründet, und bitten höflichst hievon Kenntnis nehmen zu wollen.

Satzungsentwurf liegt anbei.

Wir bitten um Bestätigung unseres ergebenden Schreibens, und zeichnen

Mit vorzüglicher Hochachtung

Ing. Norbert Oser [Obmann]

Oesterreichische Land-Zeitung, 4.9.1917

Elektrische Straßenbahn Krems-Gföhl. Am 28. August hielt der Tätigkeitsausschuß eine Sitzung ab. ... und freudigster Anteilnahme der Bevölkerung wurde am 9. Juni der Tunneldurchbruch in Senftenberg gefeiert ... Nach einer Wechselrede wurde beschlossen, eine Vertretung bestehend aus den Herren Ing. Oser, Fabrikanten Schmitt, Direktor Schreitter und einem Vertreter der Marktgemeinde Rehberg unter Führung mehrerer Reichsratsabgeordneter nach Wien zum Eisenbahnminister zu entsenden, um die Förderung des Projektes zu erbitten. ... Für die Anlage der Station in Gföhl wurde ein sehr günstig gelegener entwicklungsfähiger Platz östlich des Marktes, 4 Minuten von dessen Mittelpunkt entfernt gefunden, der auch die einmütige Zustimmung der Gemeindevertretung fand. In Unter-Meisling kommt die Station ganz nahe der Straße zu liegen, in Senftenberg ... Bezüglich der Grundeinlösen wird von Gföhl bis herab gegen Meisling die Verhandlung Herr Bürgermeister Liebenberger leiten. In Senftenberg gehen die Tunnelarbeiten gut vorwärts Ing. Oser teilt mit, daß Herr Gutsbesitzer Baron Gudenus seine anlässlich der kommissionellen Verhandlung über die Anlage des Kraftwerkes Hohenstein geäußerten Wünsche fallen ließ, ...

In Senftenberg wird der Tunneldurchbruch gefeiert, die Arbeiten schreiten zügig voran.

Oesterreichische Land-Zeitung, 17.9.1917

Elektrische Überlandbahn-Aktiengesellschaft Krems Zum Bau der Straßenbahn Krems-Gföhl

[Ing. Oser, als wesentlicher Projektmitarbeiter stellt in einem großseitigen Bericht, das Projekt nochmals vor.]

Da die Bevölkerung den Werdegang der Vorarbeiten kaum mehr im Gedächtnis haben dürfte, so werde ich in kurzen Worten den bisherigen Verlauf derselben wiederholen. ... Am 15. September 1916 hat der Gemeindebeirat der l. f. Stadt Krems, unter dem Vorsitze des Herrn Oberkommissärs Mörz beschlossen, dem Wasserkraftprojekt [Hohensetin] näher zu treten ... In der Sitzung vom 26. September 1916 wurde Herr Dr. Ing. Bertschinger beauftragt das Projekt für das Bahnkraftwerk auszuarbeiten ... Am 27. Februar 1917 beschloß der Gemeindebeirat der Stadt Krems 100.000 K zu zeichnen. Das ursprünglich veranschlagte Anlagekapital wurde bereits voll gezeichnet, wobei sich die Bevölkerung von Krems in mäßiger, die des Gföhler Bezirkes in hervorragender Weise beteiligte.

Die Bahnanlage.

Die elektrische Straßenbahn führt vom Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Krems längs des alten Frachtenmagazines an der Wiener Brücke vorbei ins Kremstal. Die Bahn führt bis zur Kunstmühle Dyk stets an der Straße, dann ein Stück auf Dykschem Grunde, wo auch die Station Rehberg errichtet wird, sodann auf der Straße bis zum Starhemberg Keller, von wo die Trasse neben der Straße zum Tunnel führt und erst hinter dem Gendarmeriegebäude von Senftenberg wieder zur Straße kommt. In Senftenberg ist der Bahnhof mitten im Orte, zwischen der Fabrik Grabner und der Anlage Kruszynski ... Ein ganz entzückendes Bild von dem lieblichen Orte Senftenberg wird sich dem Reisenden bieten, wenn der Zug, von Gföhl kommend, über die Anhöhe des Mildnerschen Grundes herunter kommt. Senftenberg erhält zwei Steinbrücken über den Kremsfluß, wodurch das Landschaftsbild außerordentlich gewinnen wird. Von Senftenberg wird die Trasse ausnahmslos auf der Straße bis zur Station

Meisling verlegt, welche letztere in dem breiten Talkessel bei der Straßengabel Hohenstein-Loiwein errichtet wird. Von dieser Station, die am Endpunkte der bedeutendsten Straßen des Waldviertels liegt, wird die Bahn auf eigenem Planum mit einer Steigung von 50 per Mille nach Gföhl geführt und wird diese Bergstrecke einer der schönsten Teile der Bahn, insbesondere weil die Terrainverhältnisse die Anlage derselben besonders begünstigen. Die Station Gföhl, die nach einviertelstündiger Bergfahrt erreicht wird, liegt im sogenannten Seefelde (Stiegl) östlich der Kremser Straße, die durch die Bahn unterfahren wird. Der Bahnhof liegt ungefähr 5 Minuten vom Hauptplatze entfernt. Für die Wahl dieses Platzes war der Umstand bestimmend, daß die Frachtgüteranlage einen beträchtlichen Umfang erfordert, weshalb schon bei genauerem Studium der Trasse von einer Durchfahrt durch Gföhl Abstand genommen wurde. Außerdem bietet die Lage des Bahnhofes einen guten Anschluß für die Fortsetzung der Bahn ins obere Waldviertel. Die Vertreter der Gemeinde Gföhl waren mit der durch Herrn Dr. Ing. Bertschinger unter Würdigung aller wichtigen Faktoren vorgenommenen Wahl des Platzes vollkommen einverstanden.

Der Beginn der Bauarbeiten.

Die Projektverfassung seitens des Herrn Dr. Ing. Bertschinger dürfte Ende des Monats beendet sein, so daß anfangs Oktober das Projekt eingereicht werden kann, worauf Mitte November die politische Begehung stattfinden dürfte. Die Konzession könnte daher noch im Laufe dieses Kalenderjahres erteilt werden, inzwischen wird der Tunnel in Senftenberg bereits in seinem vollen Profil ausgebrochen und vielleicht auch die beiden Brücken in Senftenberg aus den Fundamenten herausgewachsen sein. ... Falls daher keine weiteren Erschwernisse eintreten, könnte der Baubeginn mit Frühjahr des Jahres 1918 angesetzt werden.

Das Bahnkraftwerk.

Für die Wasserkraftanlage in Hohenstein wurde von der politischen Behörde die Konzession für die Anlage desselben bereits erteilt. Die Arbeiten hiefür dürften daher in den nächsten Tagen begonnen werden ... Überdies wird in allernächster Zeit auch die Ausnützung eines Akkumulierungs-Weiheres, nämlich des Kremser Sees und Himmelteiches ins Auge gefaßt, deren nutzbarer Inhalt 6 Millionen Kubikmeter beträgt, wodurch eine Verbesserung der Wassermenge um 500 Sekundenliter erreicht werden kann. Das Kraftwerk selbst soll 3 Aggregate zu je 500 Pferdestärken, demnach eine Maximalleistung (nur für den Spitzenbedarf) von 1500 Pferdestärken ergeben.

An die Bevölkerung von Krems.

Ich habe im Vorstehenden betont, daß es sehr zu bedauern ist, daß seitens der Kremser so wenig Verständnis und Mitwirkung für das Bahnkraftwerk und die Bahn aufgebracht wurde, obwohl gerade die Stadt Krems einen Hauptvorteil aus den beiden Unternehmungen zieht. Die Bevölkerung von Krems wird seinerzeit bedauern, nicht zeitgerecht die Lage erfaßt zu haben, wenn ihr der Einfluß insbesondere auf die Bahn nicht in jenem Maße zustehen wird, der ihr dann erwünscht wäre. Krems ist hauptsächlich aus dem Grunde unter den meisten emporstrebenden Städten Oesterreichs zurückgeblieben, weil es allen modernen Bestrebungen mit unbegreiflicher Gleichgültigkeit gegenüber stand. Ich wage die Hoffnung auszusprechen, daß sich unsere Bevölkerung aus ihrem Schlummer etwas aufrütteln läßt, wenn sie einmal etwas Fortschritte und Taten sieht und dann daran Geschmack findet. Jedenfalls wäre unsere schöne Vaterstadt eines Emporblühens wert.

Ing. Norbert Oser.

Oesterreichische Land-Zeitung, 26.1.1918

Bahnverbindung Krems – Gföhl. Zu den Ausführungen des Herrn Johann Pölz des Aelteren möchte ich erwähnen, daß über die Verlängerung der Bahn Krems-Gföhl nach Norden schon viel geschrieben und daß dieselbe vom ersten Tage an ins Auge gefaßt wurde. Die Trassenführung selbst wird nur durch das Interesse der Gemeinden bedingt werden, und diejenige Interessenvertretung, die die finanziell stärkere ist, wird die Bahnlinie nach ihren Wünschen bekommen. Die Landesbahn hat an der Linienführung kein Interesse mehr, die Staatsbahn ist überhaupt dagegen. Nicht ganz richtig ist die Meinung des Herrn Pölzl, daß die Schwierigkeiten der Bahnführung nach Erreichung der Gföhler Hochebene überwunden ist. Die Gföhler Hochebene hat tief eingeschnittene Täler und heißt außerdem nicht umsonst die bucklige Welt. Während die Trassenführung Krems-Gföhl in idealer Weise ganz ohne verlorenes Gefälle durchgeführt werden könnte, wird die Fortsetzung der Bahn von Gföhl sehr an die Scenicrailway im Prater erinnern. Landschaftlich wird diese Bahn jedenfalls außerordentlich schön werden. Vielleicht gerade deswegen, weil die Bahn bald tief im Tale, bald hoch auf der Ebene

geführt werden muß. Solange sich nicht Tätigkeitsausschüsse für den Bau dieser Strecke bilden, kann an ein Studium derselben nicht gedacht werden. ... Ing. O.

Die k.k. niederösterreichische Statthalterei richtet am 19. April 1918 folgendes Schriftstück an die k.k. Bezirkshauptmannschaft Krems:

Z. IV-1143/2

„Elektrische Ueberlandbahn Akt.Ges.

Krems a.D. mit dem Sitz in Krems,“

Vorläufige Bewilligung zur Errichtung.

Das k.k. Ministerium des Inneren ist laut Erlass vom 14. April 1918, Z.19671, einvernehmlich mit dem k.k. Eisenbahnministerium und dem k.k. Finanzministerium geneigt, das Ansuchen um vorläufige Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „E l e k t r i s c h e U e b e r l a n d b a h n Akt.Ges. Krems a.D.“ in meritorische [verdienstliche/wohlwollende] Erwägung zu ziehen, sobald durch Vorlage der technischen Entwürfe für die geplante Bahnstrecke von Krems nach Gföhl sowie die Berechnungen und Anträge über die Finanzierung des Projektes, die unerlässlichen Grundlagen für die Beurteilung der aufrechten Ausführung und voraussichtlichen Prosperität des Unternehmens gegeben sein werden.

Hievon sind die Proponenten sofort zu verständigen.

Der k.k. Statthalter:

Oesterreichische Land-Zeitung, 4.5.1918

Postfahrten Krems-Gföhl und zurück. Seit einiger Zeit hat der Gasthofbesitzer Herr Franz Prinz von Gföhl die Fahrpost Krems-Gföhl und zurück übernommen, die leider seit Jahr und Tag täglich nur je einmal verkehrt. Der Mangel an Pferden und Futter läßt mehr nicht zu, deshalb begrüßt die Bevölkerung von Krems sowie des ganzen Bezirkes Gföhl die Nachricht, daß sich Herr Prinz mit dem Gedanken trägt, in Bälde eine Automobil-Verbindung zwischen Krems und Gföhl zu stellen, die hoffentlich erwartungsvoll schon in diesem Sommer verkehren und die Fahrgäste einerseits von den Qualen der bisherigen Postfahrten erlösen und diesen auch verbürgen wird, nicht etwa wie jetzt nach stundenlangem Warten bis zur Abfahrt schließlich zurückbleiben zu müssen, weil kein Platz mehr ist. Man kann sich denken, was das heißt, zur Fahrt Vorbereitungen nach allen Richtungen getroffen zu haben, um dann nicht befördert zu werden. Infolge solcher Erscheinungen spielten sich schon manche aufregende Szenen bei der Postfahrt ab. Das alles fällt mit der neuen Automobil-Postverbindung. Möge Herr Prinz recht bald diese eröffnen, das wünscht die gesamte Bevölkerung.

Der Tätigkeitsausschuss richtet nachstehendes Schreiben im März 1919

An die

niederösterreichische Landesregierung,

W I E N.

Mit Schreiben vom 11. April 1917 hat die Vereinigung zur Errichtung der elektrischen Ueberlandbahn-Akt.Ges. in Krems die Bitte gestellt, die damalige k.k. niederösterreichische Statthalterei wolle die vorläufige Bewilligung zur Errichtung der elektrischen Ueberlandbahn-Aktien-Gesellschaft erteilen. Bis heute ist diese Bewilligung nicht eingelangt.

Die Gefertigten urgieren daher dringendst die diesbezügliche Bewilligung und geben bekannt, dass das Schreiben am 18. April 1917 bei der damaligen Statthalterei einlangte, und mit der Nummer IV 1043 versehen wurde.

Da es sich bei dieser Bahn nicht nur um eine Verbindung mit dem holz- und viehreichen Waldviertel handelt, sondern auch um eine wichtige Notstandsarbeit, so bitten die Gefertigten um dringlichste Erledigung, und zeichnen

hochachtungsvoll:

Die Vereinigung zur Errichtung der elektrischen Ueberlandbahn-Akt.Ges. in Krems:

Für die Gemeinde-Vorsteherung Gföhl,

Für die Stadtgemeindevorsteherung Krems:

Franz Liebenberger m.p.

Franz Schmitt m.p.

Ing. Norbert Oser

Die Bezirkshauptmannschaft Krems antwortet:

An die Vereinigung der elektrischen Ueberlandbahn-Akt.Ges. in Krems

zu Händen des Herrn Norbert Oser, Ing., in Krems, Kaiser Wilhelming 27

Unter Bezugnahme auf das h.ä. Schreiben vom 25. April 1918, Zl. 795/a werden Sie über Erlass der n.ö. Landesregierung vom 2.IV.1919 Zl. IV-1480/3 aufgefordert die technischen Entwürfe für

die geplante Bahnstrecke von Krems nach Gföhl sowie die Berechnungen und Anträge über die Finanzierung des Projektes, die unerlässliche Grundlagen für die Beurteilung der aufrechten Ausführung und voraussichtlichen Prosperität des Unternehmens bilden, ehetunlichst anher vorzulegen, da das Ansuchen um vorläufige Bewilligung zur Errichtung der gegenständlichen Akt.-Ges. nur unter diesen Voraussetzungen seitens des Staatsamtes des Inneren in meritorische Erwägung gezogen werden kann, was Ihnen ja bereits mit dem eingangs bezeichneten Schreiben bekanntgegeben wurde, ohne daß jedoch bisher darauf eine Antwort eingelangt ist.

Volkswille, 6.3.1920

Postkraftwagenfahrten Krems – Gföhl.

Infolge großen Andranges werden von nun an im Anschlusse an den Abend-Personenzug von Wien täglich zwei Kraftwagen von Krems nach Gföhl fahren. In der umgekehrten Richtung von Gföhl nach Krems wird der erste Wagen täglich um 4.30 Uhr, der zweite um 8 Uhr früh von Gföhl nach Krems abfahren. Nur an jedem Montag werden die beiden Wagen zugleich um 4.30 Uhr von Gföhl abgefertigt, damit alle Reisenden den Anschluß an den Personenzug nach Wien erreichen.

Mitteilungen betreffend die Gemeinderatswahl im Jahr 1921:

Land Zeitung, 21.4.1921,

Gföhl. (*Gemeindewahl*) Als Wahlwerber der Großdeutschen Volkspartei treten an: Notar Dr. Schwaighofer, Wagnermeister Hagmann Rudolf, Wirtschaftsbesitzer Heinrich Enzinger, Kaufmann Karl Haslinger jun., Zuckerbäcker Johann Miksche, Oberstraßenmeister Otto Teltschik, Briefträger Johann Leitner, Hausbesitzer Rudolf Wandl, Tischlermeister Valentin Patzl, Ger. Oberoffizial Anton Schlaghuber, Gastwirt Johann Ernst, Schlossermeister Mauritz Tepper.

(*Ergebnis der Wahl*) In den Gemeinderat erscheinen gewählt je 5 Großdeutsche und Sozialdemokraten, 3 Christlichsoziale und 1 Wirtschaftsparteiler (Liebenberger). Bürgermeister wird jedenfalls wieder Notar Dr. Schwaighofer, Vizebürgermeister der Sozialdemokrat Herbst.

Die Sozialdemokraten erreichen bei der Gemeinderatswahl erstmals eine Stimmenmehrheit: auf sie entfallen 190 Stimmen (5 Mandate), auf die Christlichsozialen 188 Stimmen (5 Mandate) auf die Großdeutsche Partei 138 Stimmen (3 Mandate). Bürgermeister wird aber kein Sozialdemokrat, sondern es wird der „amtierende“ Dr. Schwaighofer einstimmig wiedergewählt. Dieser legt aber wegen seiner Übersiedelung nach Wolkersdorf sein Amt bald zurück, worauf am 18. Juli der noch nicht 26jährige Karl Kloiber sein Nachfolger wird. Die Stellen als Vizebürgermeister nehmen Karl Haslinger und Franz Herbst ein.

Land Zeitung, 18.4.1922

(*Postverkehr*) Es hat tatsächlich den Anschein, als ob in Oesterreich jene behördlichen Bestimmungen, welche am ärgsten gegen die Interessen der Bevölkerung verstoßen, die längste Lebensdauer haben; denn sonst könnte die neue Betriebsordnung des Postautoverkehrs Krems – Gföhl einfach nicht mehr bestehen. Fast zwei Wochen dauert bereits der Unfug, daß nur einmal täglich und ausgerechnet zur ungünstigsten Zeit das Postauto verkehrt; die Wiener Frühpost, die bereits gegen 9 Uhr vormittags in Krems einlangt, kann erst in den späten Nachmittagsstunden an ihre Bestimmungs-orte gelangen, die zahlreichen Passagiere, die mit den Abendzügen in Krems ankommen und weiter in das Kremstal und ins Waldviertel wollen, sind gezwungen, entweder zu nächtigen oder nachts weite Strecken zu Fuß zurücklegen zu müssen; Zeitverlust, Geldverlust und Arbeitsverlust, als ob ostentativ österreichische Behörden in allen ihren Maßregeln die Bewohner dieses unglücklichen Landes zu quälen versuchen. Die Erregung der Bevölkerung über diese neue Fahrordnung ist groß und verlangt sofortige Abhilfe; vermutlich dürften bereits die betroffenen Gemeinden und Industrien dagegen scharf Stellung genommen haben, was sicherlich auch unsere Abgeordneten zu entsprechenden Interventionen veranlassen dürfte.

Im Mai 1922 wird durch eine neuerliche Publikation versucht die Notwendigkeit der Bahn darzulegen und somit eine entsprechend positive Stimmung in der Bevölkerung aber auch bei den Entscheidungsträgern herbeizuführen.

Die Publikation im Wortlaut:

Das Projekt
einer elektrischen Bahn von Krems nach Gföhl
Krems im Mai 1922

Schon seit mehreren Jahren taucht der Gedanke einer Bahnverbindung zwischen den beiden Orten Krems und Gföhl in verschiedener Gestalt immer wieder auf.

Nach mehreren vorausgegangenen Projekten ließen die Lokalinteressenten zu Beginn dieses Jahrhunderts ein Projekt für eine normalspurige Lokalbahn ausarbeiten, welchem die Vorarbeiten, die das Landeseisenbahnamt im Jahre 1896 vornehmen ließ, zugrunde gelegt wurden.

Die Trassenrevision für dieses Projekt fand am 26. März 1906 statt; da das Eisenbahnministerium jedoch die Normalspur ablehnte und nur bei Ausführung als Schmalspurbahn eine Staatssubvention in Aussicht stellte, wurde das Projekt auf ein schmalspuriges abgeändert.

Die politische Begehung des Detailprojektes fand im Sommer 1911 statt. Der n.ö. Landesauschuß hat im Landtage am 19. Juni 1914 einen Bericht über den Stand der Aktion erstattet und dabei den Antrag auf Finanzierung gestellt; diese sah einen Kostenaufwand von K 7,100.000,-- vor. Der Landtag hat den bezüglichen Gesetzentwurf zum Beschluß erhoben, doch bald darauf brach der Krieg aus, der die ganze Aktion zum Stillstand brachte.

Im Frühjahr 1915 arbeiteten nun zwei Kremser Ingenieure, Dr.-Ing. Bertschinger und Ing. Norbert Oser, ein neues Projekt aus, welches eine normalspurige elektrische Bahn unter Benützung der Bezirksstraße Krems-Gföhl vorsah. Dieses Projekt gewann rasch das Interesse aller beteiligten Kreise, umso mehr, als die relativ geringen Kosten gegenüber dem Lokalbahn-Projekt – der Vorschlag belief sich auf K 3,250.000,-- - dessen Verwirklichung als in naher Zukunft möglich erschienen ließen.

Nach langwierigen Verhandlungen wurde vom n.-ö. Landesrat am 9. September 1916 unter G.-Z. 1122/7-XXIV-410 St. die grundsätzliche Bewilligung zur Mitbenützung der Bezirksstraße erteilt. Vom 24. bis 26. April 1919 fand die kommissionelle Lokalverhandlung statt; das Staatsamt für Verkehrswesen erklärte sich am 20. August 1919 unter Z. 115.971/3 mit der projektierten Bahn grundsätzlich einverstanden.

Gleichzeitig wurde in mühevoller Werbearbeit an der Finanzierung des Projektes gearbeitet, mit dem Erfolg, daß durch eine große Zahl von Zeichnungen der beteiligten Interessenten ein Großteil der voraussichtlichen Bausumme gesichert erschien. Das Detailprojekt wurde inzwischen durch Ing. Bertschinger vollkommen fertiggestellt. Durch die fortschreitende Geldentwertung mußte aber auch diese Aktion zum Stillstande kommen.

Nun ist das Projekt neuerdings aufgenommen worden. Am 30. März 1922 hat eine Versammlung der Bahninteressenten in Gföhl stattgefunden, in welcher ein neues Aktions-Komitee gewählt wurde. Dieses hegt die Hoffnung, daß das Projekt der Krems-Gföhler-Bahn in das Investitionsprogramm der Regierung aufgenommen wird, dessen Aufstellung die bisher zugesagten Entente-Kredite ermöglichen.

Da die Durchführung dieses Investitionsprogrammes angesichts der zunehmenden Arbeitslosigkeit sehr dringend geworden ist, wird es sich dabei darum handeln, zunächst solche Projekte in Angriff zu nehmen, die keine großen Vorarbeiten mehr bedingen, damit dem wachsenden Notstand durch sofortige Schaffung von Arbeitsgelegenheiten entgegengetreten werden kann.

Gerade diesen Voraussetzungen entspricht das Bahnprojekt Krems-Gföhl wie kaum ein anderes. Hier liegt ein baureifes Projekt vor, dem zur Inangriffnahme nur die Finanzierung fehlt; ist diese sichergestellt, können die Bauarbeiten sofort begonnen werden. Dabei fällt noch der Umstand in die Waagschale, daß das in der Nähe der Bahnstrecke neu fertiggestellte Wasserkraftwerk der Stadt Krems über freie elektrische Energie verfügt, die zum Betriebe der Bahn, wie auch zum Bau derselben, verwendet werden kann.

Die Möglichkeit, sofort eine große Anzahl von Arbeitslosen nutzbringend beschäftigen zu können, dürfte somit allein schon dafür bestimmend sein, daß dem Bahnprojekt Krems-Gföhl ein bevorzugter Platz innerhalb des Investitionsprogrammes der Regierung eingeräumt wird.

Daß mit dem Bau dieser Bahn einem dringenden Bedürfnis der Bevölkerung Rechnung getragen wird, steht heute wohl außer Frage. Wie notwendig eine bequeme rasche Verbindung zwischen Krems und Gföhl ist, zeigt der seit einigen Jahren bestehende Postautoverkehr. Die mehrmals im Tage verkehrenden Autobusse sind stets überfüllt und befördern außerdem noch die gesamte Post, die vordem durch

altertümliche Postkutschen mühselig und zeitraubend ans Ziel gebracht werden mußte. Dabei entspricht auch dieser Postautoverkehr nicht dem Bedarfe, ganz abgesehen davon, daß er infolge der hohen Betriebskosten gewiß höchst unrentabel ist.

Die Stadt Krems ist mit dem durch das Kremstal erreichbaren Hinterlande durch mannigfache Verkehrsbeziehungen verbunden. Krems ist in einem großen Teil seiner Approvisionierung vom Kremstal-Hinterland abhängig; dieses wiederum ist in vielfacher Beziehung auf die Stadt Krems angewiesen, wo sich der Sitz der politischen Bezirksbehörde, des Kreis- und Bezirksgerichtes, der Steuerbehörden und noch in letzter Linie einer stattlichen Anzahl erstklassiger Schulen befindet.

Ist somit der tägliche Personenverkehr auf der Strecke Krems-Gföhl schon ein sehr reger, so wird es durch den in den letzten Jahren stets steigenden Ausflüglerverkehr noch mehr verstärkt. Die Bahn aber wird das für Wanderungen so sehr geeignete landschaftlich wunderschöne Gebiet erst richtig erschließen und Ströme von Besuchern herbeiführen. Dann, wenn einmal das Kremstal durch eine Bahn an das große Verkehrsnetz angeschlossen ist, wird auch seine besondere Eignung zum Villenbau erkannt werden und zahlreiche Siedler in dieses anmutige Tal führen, das heute nur wenigen der wohnungssuchenden Sommerfrischler Unterkunft gewähren kann. So wie seit Jahren das Kamptal, wird dann auch das Kremstal vielen erholungsbedürftigen Städtern ein leicht und bequem erreichbarer Aufenthalt werden. Der Bau der Bahn würde somit die Gewinnung wertvollen neuen Siedlungsgebietes ermöglichen.

Wichtiger jedoch als der Personenverkehr ist der Lastenverkehr, der ja stets die Grundlage der Rentabilität einer Bahn bildet. Dieser hat nun im Kremstal in den letzten Jahren außerordentlich stark zugenommen. – Die meisten der im Kremstal liegenden Industriebetriebe müssen ihren Verkehr von und zur Bahn unter Aufwand großer Kosten mit Lastenautos und Pferdefuhrwerk bewältigen. Einem Großteil dieser Fabriken, von denen manche sehr bedeutende Gütermengen ins Rollen bringen, würde durch die Bahn die Möglichkeit geboten, Anschlußgeleise bis in ihre Produktionsstätten zu erhalten, wodurch ihnen eine bedeutende Erleichterung in ihrem Existenzkampfe geboten würde.

Außer diesem an sich schon bedeutenden Frachtenverkehr werden aber noch große Holztransporte durchgeführt, die in den letzten Jahren eine sehr bedeutende Steigerung aufzuweisen haben. Mit zahlreichen Lastautos und Pferdefuhrwerken werden täglich große Mengen Holz aus dem Waldviertel zur Bahn nach Krems gebracht.

Auch der sonstige Fuhrwerksverkehr ist sehr bedeutend; die landwirtschaftliche Bevölkerung bringt ihre Erzeugnisse auf die Kremser Märkte und deckt dort ihren Bedarf an gewerblichen und industriellen Produkten.

Nach den im Jahre 1918 von Dr. Ing. Bertschinger angestellten Berechnungen beträgt der für die Bahn Krems-Gföhl in Betracht kommende Güterverkehr zirka 75.000 Tonnen jährlich; diese Ziffer dürfte heute weitaus überholt sein.

Nun geht dieser Verkehr aber auf einer Straße vor sich, die schlecht erhalten und heute, selbst mit großem Kostenaufwand, nicht mehr instandzusetzen ist. Die enormen Beträge, die heute für die Straßenerhaltung aufgewendet werden müssen, reichen nicht hin, um nur das Notdürftigste zu reparieren, geschweige denn den gänzlichen Verfall der Straße aufzuhalten. Von den Kosten, die zur vollkommenen Wiederherstellung der Straße erforderlich wären, könnte wahrscheinlich fast die ganze Bahn gebaut werden. Diese würde dann die Straße fast völlig entlasten, zumindest würde der Schwerfuhrwerksverkehr auf die Bahn übergehen und dadurch könnten die Straßenerhaltungskosten auf ein Minimum reduziert werden.

Allein also aus Gründen rationeller Verwendung von Staatsmitteln müßte der Bahnbau raschest in Angriff genommen werden. Unterbleibt der Bahnbau, so wird sich die Bezirksstraße Krems - Gföhl binnen Kurzem in einem Zustande befinden, der jeden modernen Verkehr überhaupt unmöglich macht und damit zur Lahmlegung eines industriell und landwirtschaftlich wichtigen Verkehrsgebietes führen müßte.

Daß heute nicht mehr das frühere Dampfbahn-Projekt, sondern das einer modernen elektrischen Bahn zur Ausführung kommen soll, bedarf in heutiger Zeit wohl keiner weiteren Begründung. Die ganzen Verhältnisse im Kremstal sprechen für das Projekt einer elektrischen Bahn, das Kraftwerk mit überschüssiger elektrischer Energie ist vorhanden, die Mitbenützung der Straße bietet durchwegs keine Schwierigkeiten.

Die gründlichen Vorarbeiten sind abgeschlossen, das Projekt liegt baureif vor; zur Ausführung fehlt nur noch der Wille zur Tat. Möge sich dieser nun kräftig einstellen und den beiden Orten Krems

und Gföhl, wie auch der ganzen am Bahnbau interessierten Bevölkerung die Erfüllung ihres langjährigen Wunsches bringen.

Interessenten und Güterverkehr der Bahn Krems-Gföhl

Krems:	Mehrl:	Landwirtschaftliche Maschinen und Geräte	
	Mewa-Oser:	Turbinen, Sägegatter, Armaturen, Pumpen, Mühleneinrichtung	
	Nuß & Vogl:	Maschinen, Sägegatter, Pumpen, Armaturen	
	Wieselburger Bierbrauerei:	Bier, Maische für Futterzwecke	
	Wilhelm:	Getreidemühle für Mahlprodukte	
	Zöhling:	Getreidemühle für Mahlprodukte	
	Steiner:	Sägewerk	
	Cacala:	Bau- und Möbeltischlerei	
	Capek:	Bau- und Möbeltischlerei	
	Pichler:	Möbeltischlerei	
	Eybl:	Kokosteppiche	
	Miller:	Steinmetz	
	Tanasitz & Birkmayer:	Steinmetz	
	Berger:	Spedition von Baumaterialien, Maschinen, Möbel, Holz	
	Auspitz:	Spedition von Baumaterialien, Maschinen, Möbel, Holz, Futtermittel, Kohlen- und Holzhandlung	
	Kerndl:	Bauunternehmungen	
	Landertinger:	Bauunternehmungen	
	Oherr:	Bauunternehmungen	
	Hutter:	Weingroßhandlung	
	Kutschera & Söhne:	Weingroßhandlung	
	Hietzgern:	Senf-, Konserven- und Marmeladefabrik	
	Oser:	Kohlen- und Holzhandlung	
	Moshammer:	Mahlmühle	
	Knote:	Lederverarbeitung	
	Marktverkehr mit Obst, Gemüse. Jahrmärkte		
	Rehberg:	Schmitt Franz A.G. für Lederindustrie	
		Grabner Georg:	Eisenfabrik, Schraubstöcke, landwirtschaftliche Werkzeuge
		Dyk:	Getreidemühle für Mahlprodukte
		A.G. Chemische Industrie:	Leimfabrik
		Schmitt:	Ziegelei
Imbach:	Stultz:	Buchenholzverarbeitung	
	Zehetner:	Getreidemühle für Mahlprodukte	
Senftenberg:	Grabner Ludwig:	Eisenfabrik für Werkzeuge, Gewichte, Maschinenbestandteile	
	Hintenberger:	Holzhandel	
	Hintenberger:	Steinbruch für Werksteine und Schotter	
	Hintenberger:	Ziegelei	
	Preis Norbert:	Sägewerk, Drechslerei	
	Kruszinsky:	Sägewerk	
	Pangerl:	Getreidemühle für Mahlprodukte	
	Herrschaft Starhemberg:	Holzgroßhandel	
Königsalm:	Herrschaft Gutmann:	Sägewerk	
Unter- und Ober-Meisling:	Meier:	Hammerschmiede und Sägewerk	
	Gerhard:	Getreidemühle und Sägewerk	
Gföhl:	Haslinger:	Großkaufmann	
	Hauber:	Großkaufmann	
	Liebenberger:	Großkaufmann	

Glaser:	Großviehhandel
Prinz:	Großviehhandel
Schafranek:	Großholzhandel
Siebenschein:	Großholzhandel
Herrschaft Jaidhof Gutmann:	Großholzhandel
Lechner:	Gerberei
Marktgemeinde:	Bezug von Baumaterialien, landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten, Wein, Bier, Lebensmittel, Lieferung von landwirtschaftl. Produkten aller Art, Heu Stroh, Hafer, Gerste, Getreide, Kartoffel, Rüben, Viehfutter u. Personen- und Fremdenverkehr.

Im Einzugsgebiet der Bahn:

Herrschaft Brunn a. W. Ehrenfels:	Holzgroßhandel
Herrschaft Rastenfeld Thurn:	Holzgroßhandel
Landwirtschaftliche Gemeinden:	Bezug von Baumaterialien, landwirtschaftl. Maschinen und Geräten, Wein, Bier, Lebensmittel. Lieferung von Holz, landwirtschaftl. Produkten in bedeutenden Mengen, Vieh.
Lichtenau:	Graphitbergwerk
Bezirksstraßen Ausschüsse:	Schottertransport
Post:	Brief- und Gepäckpost
Personen- und Fremdenverkehr:	

GR, 30.11.1923

Gemeinderat Miksche berichtet ausführlich über den Verlauf und das Ergebnis der vor kurzem in Krems bezüglich der Bahnaktion [Bahnbau Krems-Gföhl] stattgefundenen Sitzung und begründet eingehend die dringende Notwendigkeit einer intensiveren Tätigkeit aller an dem Projekte interessierten Personen, sowie engere Fühlungnahme mit allen kompetenten Stellen. Das betreffs Anbahnung einer wirksamen Durchführung des Projektes berufene Komitee setzt sich zusammen aus dem Gemeindevorstand, den Herren Teltschik, Hengl und Haslinger Anton, sowie Herrn Baumeister Huber. GR Miksche wird einstimmig zum Referenten in der Bahnangelegenheit berufen.

Volkswille, 26.1.1924

Elektrische Bahn Krems-Gföhl.

Am 7. Jänner 1924 brachten die sozialdemokratischen Abgeordneten Lenz, Duda und Genossen in der Nationalversammlung einen Antrag, betreffend den Bau einer normalspurigen elektrischen Überlandbahn von Krems an der Donau nach Gföhl ein, welcher lautet: „Das Waldviertel mit seinen Erhebungen und Talfalten, mit seinen zumeist dürftigen Äckern und der wenig ertragreichen Landwirtschaft bildet ein vorzügliches Siedlungsgebiet für die Industrie in jenen Gebieten, wo zugleich Naturkräfte erreichbar sind. Bei entsprechender Entwicklung der industriellen Betätigung und unter Ausnützung der weißen Kohle könnte uns dieses Gebiet Niederösterreichs einen wenigstens teilweisen Ersatz für das verlorene nordböhmische Randgebiet schaffen. Aus eigenem heraus, ohne fremde, ohne staatliche Hilfe, kann eine derartige Entwicklung nicht gewärtigt werden. ...“

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Regierung wird beauftragt, das Projekt der normalspurigen Bahn Krems-Gföhl ausgiebig, insbesondere durch Beistellung von Material zu fördern und Mittel der produktiven Erwerbslosigkeit [Arbeitslose als Arbeitskräfte] für den Bahnbau beizustellen.“

Alle Anstrengungen das Waldviertler Hinterland bahnmäßig zu erschließen bleiben unbelohnt. Es verwundert, dass die handelnden Personen nicht längst resigniert und das Projekt abgeschrieben haben.

GR, 29.1.1924

H. Bürgermeister kam auf die Bahnfrage zu sprechen, wobei er ausführte, daß das Projekt des Bahnbaues Krems – Gföhl intensiv betrieben werden muß, daß diese Angelegenheit nicht lange in den Hintergrund zu schieben sei, um sobald als möglich der Regierung einen Finanzierungsplan vorzulegen, damit die Regierung die Bewilligung zur Gründung einer AG. geben kann. H. Vzbgm. Steiner stellte den Antrag, zur Beschlußfassung die Sitzung für einige Minuten zu unterbrechen, damit sich die Par-

teien untereinander beraten können. Nach neuerlicher Eröffnung der Sitzung stellte H. Bürgermesiter den Antrag, für den Bahnbau einen Gesamtbetrag von 500,000.000,-- Mill. zu genehmigen [Zeichnung von Anteilsscheinen]. Nachdem Vzbgm. Steiner einen Antrag auf 400,000.000,-- Mill. einbrachte und bemerkte, daß die restlichen 100,000.000,-- Mill. zu einem späteren Zeitpunkt geleistet werden können, zog H. Bgm. seinen Antrag zurück. Die Beschlußfassung lautete: Die Marktgemeinde Gföhl zeichnet für den Bahnbau 400,000.000,-- Mill. und knüpft daran die Bedingung, daß auch der Bahnhof projektsgemäß aufgebaut wird, wenn er genehmigt ist. Dieser Antrag wurde mit 9 gegen 3 Stimmenthaltungen (GR Brenner Franz, Haslinger Anton, Kloiber Josef) angenommen.

Grundeinlösung: H. Bürgermeister verliert die in Betracht kommenden Grundbesitzer: Frau Enzinger Aloisia erhält als Grundentschädigung die Parzelle 826/3 v. d. Gemeinde. H. Leitner Thomas gibt seine Parzelle unentgeltlich, die 2. Parzelle müßte von der Gemeinde käuflich erworben werden; Frau Huber Johanna geht für Parz. 641 u. 642 mit der Gemeinde einen Tausch ein; Für H. Emberger Leopold u. Fr. Rosa, desgleichen H. u. Fr. Weber Josef und Johanna wurden Anträge gestellt, zuerst durch das Aktionskomitee gütige Verhandlungen zu pflegen, wenn dabei nichts zu Stande kommen würde, zu enteignen. Herr Baumeister Huber und Hr. GR Haslinger Anton werden die Schätzungen vornehmen. Herr Weber Karl erhält als Grundentschädigung die Parzellen 380/1 und 381 von der Gemeinde. H. Knölldorfer Karl erhält als Grundentschädigung die Parzelle 631/2 von der Gemeinde; H. Lechner Karl erhält Teile der Parzelle 351/1 im gleichen Ausmaß, als von ihm Grund abgetreten wird. H. u. Fr. Prinz Franz und Anna, sowie H. und Fr. Enzinger Heinrich und Maria, sagten die zum Bahnbau notwendigen Grundstücke unentgeltlich und rechtsverbindlich zu. H. Leander Leopold wäre für Überlassung des Grundstückes noch zu befragen. H. GR Miksche brachte die Mitteilung, daß Herr Hagmann Rudolf, Wagnermeister, seinen Acker auf Bewertungsaktion überläßt;

Volkswille, 16.2.1924

Die Bahn Krems-Gföhl.

(Woran die Erschließung des Kremstales in der Monarchie scheiterte.)

Nach mehreren Besprechungen, an denen alle am Bahnbau interessierten Kreise, vor allem die Gemeinden des Kremstales und der nächsten Umgebung, teilnahmen, gelang es, auch das Eisenbahnministerium für das Projekt zu interessieren, was um so wichtiger war, als aus den eigentlichen Interessentenkreisen bloß ungefähr die Hälfte des veranschlagten Kapitals zu erlangen war. Tatsächlich ließ sich das Ministerium unter dem Druck einiger Abgeordneter des alten Kurienparlaments und des niederösterreichischen Landtages herbei, die Beschaffung des restlichen Kapitals zu garantieren. Allerdings stellte es dabei zwei Bedingungen: Es müsse die Bahn bis nach Zwettl ausgebaut werden, da sie sonst als Sackbahn nicht jene Verkehrsdichte aufweisen würde, die zur Vermeidung eines Defizits notwendig sei; außerdem müsse sie schmalspurig werden, da bei der großen Zahl der besonders in der unteren Hälfte (Krems-Königsalm) notwendigen Tunnels, Viadukte, Brücken usw. eine normalspurige Bahn zu teuer zu stehen käme. Es entspann sich zwar, besonders über die zweite Bedingung, deren Berechtigung angesichts des dadurch notwendigen Umladens heute noch sehr fraglich ist, in der Öffentlichkeit des unteren Waldviertels eine heftige Diskussion, die aber schließlich zur Unterwerfung des Waldviertels unter das Diktat des Eisenbahnministeriums führte.

Unter der tätigen Mithilfe des Eisenbahnministeriums ging es nun rasch vorwärts; die Unterhandlungen mit den Grundbesitzern gingen ziemlich klaglos vor sich, bis auf einmal aus dem oberhalb Gföhl liegenden Dörflein Brunn am Wald Gerüchte über ein sich vorbereitendes Panama den ganzen Bahnbau gefährdeten. Der damalige Führer des „verfassungstreuen“ Großgrundbesitzes im Waldviertel, Freiherr v. Ehrenfels, Abgeordneter und Präsident der damaligen k.k. landwirtschaftlichen Gesellschaft, also ein einflußreicher Mann, soll verlangt haben, daß die Bahntrasse über seine bei dem genannten Dorfe, allerdings etwa zwei Kilometer entfernt liegenden Gründe geführt werden müsse, wobei er (er hatte sich durch verschiedene landwirtschaftliche Experimente ein bischen „ausgegeben“) einen ganz wahnwitzigen Preis für seine Gründe gefordert und auch zugesichert erhalten hatte. Die daraufhin überall losbrechenden Anklagen wurden niedergeschlagen durch die Behauptungen, die Bahn müsse über die Gründe des Ehrenfels (zwei Kilometer von den Ortschaften entfernt!) geführt werden, wegen des dort befindlichen, dem Großgrundbesitzer gehörigen Teiches, dessen Wasser man (vier Kilometer nach der mit Wasserleitung versehenen Marktgemeinde Gföhl!) für die Lokomotiven brauche.

Aber schließlich schloß diese Korruptionsgeschichte auch ein, die Bahntrasse war im Jahre 1903 oder 1904 mindestens bis zur Königsalm (14 Kilometer von Krems) abgesteckt, als sich plötzlich das

Kriegsministerium in die Sache mengte. Wie bei jedem Bahnbau auch hier befragt, erklärte es, gegen das Bahnprojekt Krems-Gföhl keine Einwendungen machen zu wollen. Würde aber die Bahn bis Zwettl ausgebaut werden (nur unter der Bedingung wollte das Eisenbahnministerium Geld beischies- sen), dann müßte die Bahn normalspurig sein, damit sie für Truppentransporte und dergleichen verwendbar sei. Aber dieses Verlangen verstieß gegen die zweite Bedingung des Eisenbahnministeriums. Die Sachlage war nun folgende: Wurde die Bahn normalspurig geführt, gab das erste Ministerium kein Geld; wurde sie schmalspurig, dann gab das zweite Ministerium seine Einwilligung nicht; wählte man den Ausweg, die Bahn nur bis Gföhl zu führen, dann gab wieder das erste Ministerium kein Geld. Und so stritten sich die beiden Ministerien, bis endlich der Landesausschuß erklärte, die Bahn selbst zu bauen. Fünf Wochen nach diesem Beschluß des Landesausschusses begann der Weltkrieg ... Und die Bahn ist heute, nach mehr als zwanzig Jahren, noch immer nicht gebaut.

Volkswille, 1.3.1924

Gewerkschaftsbund für Krems und Umgebung.

An die Arbeiterschaft und alle dem Gewerkschaftsbund angeschlossenen Organisationen!

Wie aus verschiedenen Zeitungsartikeln, die in der letzten Zeit im „Volkswille“ und in der „Arbeiter-Zeitung“ erschienen sind, zu ersehen ist, besteht derzeit begründete Aussicht, daß der seit vielen Jahrzehnten geplante Bahnbau Krems-Gföhl endlich seiner Verwirklichung zugeführt werden kann.

Die Arbeiterschaft hat an dem Zustandekommen des Bahnbaues ein großes Interesse. Die vielen Hunderte arbeitsloser Menschen würden sofort Beschäftigung finden und das wirtschaftliche Leben unseres Bezirkes würde durch die Erschließung des Kremstales einen bedeutenden Aufschwung nehmen. Der Tätigkeitsausschuß nimmt auch kleine Beträge von 250.000 Kronen aufwärts als Zeichnungsbeträge entgegen. Es wird daher auch vielen Arbeitern möglich sein, sich Anteilscheine zu sichern, da ja die gezeichneten Beträge nicht gleich erlegt zu werden brauchen, sondern erst bei Baubeginn, und dann können noch Ratenzahlungen geleistet werden ...

Der Gewerkschaftsbund fordert alle Arbeitervereinigungen, Betriebsräte sowie alle Arbeiter auf, nach Kräften Anteilscheine zu zeichnen. Ein Risiko ist nicht damit verbunden, denn die Anteilscheinbesitzer werden selbstredend Mitbesitzer der fertigen Bahn, haben also ein vollwertiges Wertpapier in den Händen. ...

Für den Gewerkschaftsbund:

Adolf Laser,	Eduard Lindner,
Sekretär	Obmann

Bundespräsident Hainisch besucht das Waldviertel

[Die Waldviertelreise des Bundespräsidenten durchzieht das Viertel ober dem Manhartsberg hin zur Wachau und von dieser über Weißenkirchen nach]

Hohenstein

Nach halb 10 Uhr erschien der Präsident in Begleitung des Landeshauptmannes Buresch, Bezirkshauptmannes Vogel, Gendarmerie-Insp. Poysdorfer und der Nationalräte List, Höchtl, Teufel, Zarboch, Frau Abg. Holzer und Bgm. Stingl aus Krems. Zum Empfange hatten sich beim Elektrizitätswerk der Stadt Krems eingefunden: Präsident Dr. Mittermann, Vizebürgermeister Hutter, die Gemeinderäte Ing. Oser, Berger, Schnellar, Stroyal und Zwicker [von Krems]. Ferner waren erschienen Graf Gudenus, Ing. Franz Schmitt von Rehberg, Bgm. Hengstberger, Vizebgm. Eckl und die Gemeinderäte Florian und J. Schwarz, Oberlehrer Markes und der Ortsschulrat von Felling. Bgm. Stingl begrüßte den Präsidenten und dankte ihm für den Umweg, den er zwecks Besichtigung des Elektrizitätswerkes gemacht habe. Die Gemeinde hat hier ein Werk gebaut zu einer Zeit, wo man noch nicht jenes Verständnis für die Ausnützung der Wasserkräfte hatte wie heute. Das Werk ist gut angelegt und wird der Gemeinde zum Segen gereichen. Es versorgt 60 Gemeinden, von Wösendorf bis Kirchberg am Wagram. Der Bürgermeister ersucht den GR Ing. Oser, welcher der Anreger des Werkes ist, die Führung zu übernehmen. Präsident Hainisch dankte für die Begrüßung und erklärt, daß ihm schon seinerzeit die Nachricht von der Inangriffnahme des Baues Freude bereitet habe. Wenn das Wort gesprochen wurde, die Zukunft liegt auf dem Wasser, so möchte er sagen, Österreichs Zukunft liegt im Wasser. Er beglückwünschte die Gemeinde Krems zu ihrem Werke. Hierauf erfolgte die Besichtigung des Werkes ... Dann ging die Fahrt weiter über das idyllisch gelegene Hohenstein, Ober- und Untermeisling, in welch festlich beflaggten und mit Triumphbögen geschmückten Orten die Feuerwehr Spalier bildete, nach

Gföhl

In Gföhl hatten sich zur Begrüßung Bgm. Kloiber, Vizebgm. Haslinger, die Gemeinderäte Brenner, Hengl, Teltschik, Pfarrer Rametsteiner, Hofrat Blumenthal, Direktor Jelinek, Direktor Rerych, Oberverwalter Hohenbichler, Herr Schwarz als Vertreter der Bauernkammer, Ortsschulrat Tiefenbacher, Oberinspektor Glaser, ferner die Bürgermeister der Umgebung, die Feuerwehr, die verschiedenen Vereine und eine große Menge Volkes eingefunden. Die Bürgerschülerin Kienast überreichte dem Präsidenten einen Blumenstrauß. Nach Vorstellung der verschiedenen Herren war ein kurzer Rundgang und Defilierung der Vereine. Bgm. Kloiber begrüßte den Präsidenten und den Landeshauptmann im Namen der Gemeindevertretung und der Bevölkerung und gab seiner Freude Ausdruck, daß das Oberhaupt der Republik persönlich die etwas stiefmütterlich behandelte engere Heimat aufgesucht habe. Er hoffe, daß beide Herren die Schönheit, aber auch die Weltabgeschiedenheit unseres Viertels kennen gelernt haben und daß der Wunsch nach einer Bahn bald in Erfüllung gehen werde. Im Jugendheim wurde der Präsident von Reg.-Rat Dr. Donin, Verwalter Jauernig und päd. Leiter Maller begrüßt. Das Jugendheim, das früher unter der ausgezeichneten Führung geistlicher Schwestern stand, hat modernen Charakter angenommen. Die früher bestandene Hauskapelle wurde schleunigst in ein Empfangszimmer umgewandelt und auch eine Bühne wurde erbaut.

Vom Jugendheim weg fuhr der Präsident nach **J a i d h o f**, um dem Bergrat Gutmann einen Besuch abzustatten. Bergrat Gutmann erwartete den Präsidenten mit seiner Familie und dem Personal am Eingang des Schlosses und hieß denselben herzlich willkommen. Nach der Vorstellung begab man sich durch den herrlichen Wintergarten in das Bibliothekszimmer, wo eine Erfrischung gereicht wurde. Präsident Hainisch und Landeshauptmann Buresch verweilten kurze Zeit mit Bergrat Gutmann und dessen Familie sowie dem Direktor des Gutes Jaidhof im Gespräche und machte dann einen Rundgang durch die wunderschönen Gartenanlagen und besichtigten auch das märchenhafte Blumenhaus. In der Gärtnerei überreichte das Enkelkind Bergrat Gutmanns einen Blumenstrauß. Bergrat Gutmann geleitet die Gäste wieder zu den Autos, worauf die Fahrt über ...

1924 wird ein abermaliger Versuch unternommen, auf Grund einer „Rentabilitätsberechnung“ entsprechende Entscheidungsgrundlagen vorzulegen.

Elektrische Überlandbahn
K r e m s – G f ö h l

F i n a n z i e r u n g s p l a n u n d E r t r a g s b e r e c h n u n g f ü r d i e E l e k t r i s c h e Ü b e r l a n d b a h n K R E M S – G F Ö H L

Krems a.d. Donau, den 17. März 1924.
Dr. Ing. R.O. Bertschinger

E r t r a g s b e r e c h n u n g.

I.) Größe des Personen- und Güterverkehrs.

Auf Seite 9 bis 16 ist die Berechnung der Personen- und Güterverkehrsgrößen durchgeführt. Die Berechnung gründet sich darauf, daß der Verkehr im engen Zusammenhange mit der Bevölkerungszahl steht. Die Größe des zu erwartenden Verkehrs ist abhängig von der Größe der Einwohnerzahl der von der Bahn berührten Ortschaften unter Hinzurechnung der Einwohner des Hinterlandes, wobei die verschiedenen Stufen der wirtschaftlichen Bedeutung dieser Gegend zu unterscheiden sind.

Im vorliegenden Falle kommen drei Wirtschaftsgebiete in Betracht:

1. Das von der Bahn durchzogene Hinterland von Krems, einschließlich aller an den Bahnverkehr angewiesenen Ortschaften. Dieses Gebiet weist Ackerbau, Obst- und Weinbau, Waldbau, Handel, Groß- und Kleingewerbe auf.

2. Das Gebiet der Städte Krems und Stein, sowie Mautern mit Handel, Groß- und Kleingewerbe und einem starken Ausflugsverkehr.

3. Reiner Fremdenverkehr von auswärts wohnenden Personen.

Erfahrungsgemäß kann man rechnen, daß auf jeden Kopf der am Bahnverkehre beteiligten Bevölkerung 10 Reisende und 3.5 t Güter kommen.

Die Verkehrsberechnung für die Städte Krems, Stein und Mautern mit 19.400 Einwohnern muß gesondert aufgestellt werden, weil von Krems aus bereits mehrere Verkehrslinien abzweigen und deshalb nur ein Bruchteil dieser Bevölkerung für den Verkehr auf der elektrischen Bahn Krems – Gföhl in Betracht kommt.

Man kann die Anteilnahme der Bevölkerung der drei Städte mit 1.5 Reisenden und 1.0 t Güter im Jahre einschätzen.

Wie auf Seite 12 berechnet, ergibt sich für das ganze Bahngebiet ein Verkehr von:
200.000 Reisende und
74.500 t Güter.

Die von den Reisenden zurückgelegten Bahnkilometer ergeben sich zu: (siehe Seite 16)
2,140.000 Pkm [Personenkilometer] und die Beförderungslängen der Güter zu:
1,000.000 tkm [Tonnenkilometer].

Die vorstehende Errechnung der Verkehrszahlen dürfte kaum zu hoch errechnet sein, denn diese Zahlen wurden auf Grund von Erfahrungswerten und Erhebungen berechnet, die für das neu zu erschließende Bahngebiet gültig sind.

Die Vorteile des elektrischen Betriebes der Bahn werden den Verkehr aber sehr bald bedeutend heben.

Die inzwischen durchgeführten Einzelerhebungen über den zu erwartenden Güterverkehr bestätigen obige Zahlen.

II.) Zu erwartende Einnahmen von dem Personen- und Güterverkehr.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr sind abhängig von den Tarifen und den Nebengebühren.

Vorbehaltlich der Einzelerhebungen wird hier in Anlehnung an ausgeführte elektrische Bahnen ähnlicher Art für den Personenkilometer ein mittlerer Fahrpreis von 8 bzw. 5 h [Heller] für III. und II. Klasse und für den Gütertonnenkilometer einschließlich Nebengebühren ein solcher von 17 bzw. 19 h im Durchschnitte für Eil-Frachtgüter und Gebäck festzusetzen sein.

Diese Preise lassen sich durch Folgendes begründen:

- a) Die häufige Fahrgelegenheit von 3 bis 5 Zugsparen an jedem Tag,
- b) die bequem gelegenen Bahnhofsanlagen,
- c) die rasche Zustellung in die Fabriksanlagen der an der Linie gelegenen Fabriken
- d) der elektrische Betrieb an und für sich
- e) die hohe zu überwindende Steigung von Krems bis Gföhl mit 369 m Höhenunterschied und mit Einzelsteigungen bis 50%,
- f) die im Vergleich zu dem zu überwindenden Höhenunterschied kurze Bahnlänge, bedingt durch die Steilstrecke Unter-Meisling – Gföhl,
- g) ganz allgemein die für den Verkehr vorteilhafte Bahnlage.

Rechnet man mit obigen Durchschnittswerten, so ergeben sich die Einnahmen der Bahn aus dem Personen- und Güterverkehr wie folgt:

Personenverkehr.

2,140.000 x 0.05 = rd. K 107.000.-

Güterverkehr.

1,000.000 x 0.19 = K 190.000.-

aus dem Postverkehr dürften K 6.000.-

zu erwarten sein

Gesamteinnahmen daher K 303.000.-

III.) Betriebsausgaben.

Die Ausgaben der Bahn setzen sich zusammen, aus den Betriebsausgaben für die allgemeine Verwaltung, die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, den Verkehrs- und kaufm. Dienst, für die Zugsbeförderung und für Sonstiges.

Auf Seite 17 bis 20 sind diese Ausgaben im einzelnen zusammengestellt, u.zw. ist diese Berechnung auf Erfahrungswerte ähnlicher elektrischer Bahnen aufgebaut, so daß sie dem Wert der zu erwartenden Ausgaben entsprechen wird. Die Ausgabenberechnung schließt mit einem Gesamtbetrag von K 158.000.- im Jahre, d.s. K 7.370.- auf 1 Bahnkilometer.

IV.) Betriebsüberschuß.

Nach den vorstehenden Berechnungen ergibt sich folgender Betriebsüberschuß:

Betriebseinnahmen	K	303.000.-
<u>Betriebsausgaben</u>	<u>K</u>	<u>158.000.-</u>
Betriebsüberschuß	K	145.000.-

V.) Erneuerungsrücklagen.

Zur Erneuerung der Oberbaumaterialien, der elektrischen Anlage und der Betriebsmittel ist eine jährliche Rückstellung von 1% des Baukapitales erforderlich, d.s. rd. 2,188.999 x 1% = K 21.880.-.

VI.) Tilgung des Anlagewertes.

Die Tilgung der Anlagekosten erfordert eine jährliche Abschreibung von 0.5%, d.s. K 10.940.-

VII.) Verzinsung der Anlagekosten.

Unter Berücksichtigung der Erneuerungsrücklagen und der Tilgung der Anlagekosten verbleibt von dem jährlichen Betriebsüberschuß ein Reinerträgnis von: K 145.000.- (21.880.- - 10.940.-) = K 112.180.- oder es ergibt sich eine Verzinsung des Aktienkapitals (2,188.000.-) von 5.1 %.

Beschaffung der erforderlichen Geldmittel zum Baue der Bahnanlagen.

Nach dem Auszuge aus dem Kostenvoranschlage vom 30. Juni 1918 (siehe Seite 21) ist das Anlagekapital nach folgenden Kategorien aufgestellt:

Ein Teil des erforderlichen Baukapitales, u.zw. im Betrage von 1,468.000.- F.K. das sind 21.14 Milliarden dö.K. [deutsösterreichische Kronen], muß durch Barzahlung aufgebracht werden.

Ein weiterer Teilbetrag im Ausmaße von 974.000 F.K., das sind 14 Milliarden dö.K. sind Ersparnisse, bezw. kostenlos zur Verfügung gestellte Arbeits-, Sachleistungen oder Werte.

Ein weiterer Betrag von 720.000 F.K., das sind 10.04 Milliarden dö.K., sind Leistungen, die durch Aktien vergütet werden sollen.

Was nun die Aufbringung des in barem zu leistenden Kapitals anbetrifft, so ist diese Aufteilung von unserer Zusammenstellung auf Seite 22 und Seite 26 zu ersehen. Weitere Beträge sind zu erwarten durch den Staat in Form der produktiven Arbeitslosenfürsorge im Betrage von ca. 1½ - 2 Milliarden dö.K. und außerdem hat sich ein Großteil der im Bahngelände liegenden Interessenten bereit erklärt, die staatliche Zwangsanleihe kostenlos dem Bahnunternehmen zur Verfügung zu stellen.

Es wurde uns bekannt gegeben, daß die staatliche Zwangsanleihe im Gerichtsbezirke Gföhl ohne die Herrschaft Jaidhof den Betrag von 2.4 Milliarden dö.K. ausmacht. Wenn gleich auch die Zwangsanleihe derzeit nur mit 42% ihres Nennwertes kotiert ist, so wird danach getrachtet werden, daß der Staat diese Zwangsanleihe zu einem höheren Kurse einlöst, mit Rücksicht darauf, daß eine für die Volkswirtschaft wichtige Bahnanlage aus dem Erlöse unterstützt werden soll.

Nach der vorstehend genannten Aufteilung der Anteilscheine ist zu ersehen, daß Bankkapital nicht in Anspruch genommen wird, jedoch ist voraussichtlich damit zu rechnen, daß sich der eine oder andere Interessent seinen Verpflichtungen entziehen wird und man dann immerhin genötigt wäre, Bankkapital in Anspruch zu nehmen, allein immerhin in einem perzentuell verhältnismäßig geringen Betrage.

Was die Errechnung der Baukosten als solche anbetrifft, so wird darauf verwiesen, daß der Kostenvoranschlag im Juni 1918 aufgestellt wurde, in welchem Jahre bereits eine gewisse Teuerung vorhanden war, und daß es deshalb vorsichtig gerechnet ist, wenn man den damals schon erhöhten Betrag mit der heutigen Goldparität multipliziert.

Bezüglich der Betriebskostenberechnung, die ebenfalls im Sommer 1918 aufgestellt wurde, und die auf Grund der Rechenschaftsberichte von drei Aktiengesellschaften ähnlicher Bahnen aufgestellt wurde, u.zw. von Bahnen, die bereits 10 Jahre im Betrieb sind, muß ebenfalls hervorgehoben werden, daß es zulässig ist, diese Betriebskosten mit der Goldparität zu multiplizieren. Eine Überprüfung z.B. der Personalausgaben und der Strompreise hat die Richtigkeit dieser Berechnung erbracht.

In bezug auf die Aufteilung der Anteilscheine steht das Land Niederösterreich mit 10 Milliarden dö.K. an der Spitze. Diese 10 Milliarden stellen lediglich ein Äquivalent dar für Ersparnisse des

Landes Niederösterreich an Unterhaltungskosten für die Bezirksstraße Krems-Königsalm-Untermeisling-Wurfentalgraben-Gföhl. Das Land Niederösterreich bringt somit für die Bahn an und für sich keine Opfer, weil der vorgenannte Betrag durch die Ersparnisse an Straßenunterhaltungskosten reichlich aufgewogen ist.

Der zweithöchste Betrag von 4.6 Milliarden dö.K. für das Kremstal und die Gföhler-Hochebene ist derart ermittelt worden, daß je nach der Lage zur Bahn für jedes Haus im Einzugsgebiete der Bahn ein Betrag von 1 - 1½ - 2, Maximum von 3 Millionen K aufzubringen ist und hat sich auch ergeben, daß in einzelnen Gemeinden diese Beträge nicht nur aufgebracht, sondern überzeichnet worden sind.

Die weiteren niedrigeren Beträge sind so bemessen, daß sie durchaus in den Rahmen der finanziellen Leistungen der betreffenden Interessenten passen.

Die Tarifsätze werden bezüglich des Güterverkehrs, wie seinerzeit festgesetzt, mit 17 Goldheller per tkm behalten und werden diese Tarifsätze, wie dies bei den österr. Bundesbahnen derzeit der Fall ist, mit dem 16.000 fachen Betrage multipliziert. Dieser Preis ist ein Mittelpreis, erhöht sich für Stückgüter und ermäßigt sich für die Massengüter. Es ergibt sich z.B. für die Strecke Krems-Gföhl danach berechnet ein Preis von K 60.- per kg, wogegen derzeit der Preis K 20.- bis 150.- beträgt.

Was den Personentarif anbetrifft, so wird der seinerzeitige Friedensbetrag von 8 Heller, wie dies ebenfalls bei den Bundesbahnen der Fall ist, mit dem 9.200fachen multipliziert und ergibt sich dann für eine Fahrt von Krems nach Gföhl ein Fahrpreis von K 16.000.-, wogegen heute der Preis für das Postauto K 30.000.- beträgt. Der Postautoverkehr ist jedoch derzeit so, daß man einmal in Gföhl übernachten muß, so daß sich dadurch eine Reise nach Gföhl derzeit um ein Vielfaches höher stellt, als der Fahrpreis mit der Bahn.

Bei Beurteilung der Tarife ist insbesondere darauf zu achten, daß als Tarifkilometer die Bahnkilometer in Rechnung gestellt werden, wogegen z.B. bei einer Dampfbahn die Bahnlänge um ca. 40% höher wäre und ausserdem in der Regel bei solchen Bahnen, die eine derart hohe Steigung zu überwinden haben, die Tarifkilometer erheblich über das Maß der Bahnkilometer hinausgehen.

Die eingeholten Erkundigungen bei der Geschäftswelt in Krems und Gföhl haben ergeben, daß die in Rechnung gestellten Bahntarife vollständig befriedigend sind.

Zusammenstellung

der im Einzugsgebiete der elektrischen Überlandbahn Krems-Gföhl liegenden Gemeinden nach Flächengrößen und Einwohnerzahl

A. Politischer Bezirk Krems.

	<u>Fläche km²</u>	<u>Einwohner</u>
Gerichtsbezirk Gföhl	323	14.300
Gerichtsbezirk Krems	171	31.000
Gerichtsbezirk Langenlois	177	17.700
Gerichtsbezirk Mautern	149	10.000
Gerichtsbezirk Spitz	182	10.000
<u>Politischer Bezirk Krems</u>	<u>1.002</u>	<u>83.000</u>

Städte:

Landesfürstliche Stadt Krems	15.80	13.400
Stein	3.66	4.600
Mautern	7.66	1.400
<u>Zusammen</u>	<u>27.12</u>	<u>19.400</u>

[Anschließend folgen Zusammenstellungen über Größe und Einwohner der einzelnen Gerichtsbezirke und kommt zu folgendem Ergebnis:]

Z u s a m m e n s t e l l u n g

der am Bahnverkehre beteiligten Bevölkerung und Gebiete.

	Fläche km ²	Einwohner
1.) Krems-Stein-Mautern	27.12	19.400
2.) Gerichtsbezirk Krems	90.64	5.450
3.) Gerichtsbezirk Gföhl	184.80	8.760
4.) Gerichtsbezirk Spitz	12.51	740
5.) Gerichtsbezirk Ottenschlag	18.11	790
2.) bis 5.) zusammen	306.06	15.740
1.) bis 5.) zusammen	333.18	35.140

Berechnungen des zu erwartenden P e r s o n e n – u n d G ü t e r v e r k e h r s.

1. Personenverkehr.

a) Bahngebiet, einschließlich Krems, Stein und Mautern		
Zahl der am Bahnverkehr beteiligten		
Einwohner	15.740	Einw.
Zahl der jährlichen Reisenden		
10x15.740 [nicht nachvollziehbar]	157.000	Reisende
b) Krems-Stein-Mautern		
1,5x19.400	29.000	Reisende
c) Fremdenverkehr		
	14.000	Reisende

Personenverkehr zusammen **200.000** **Reisende**

Durchschnittlich im Tag	550	Reisende
oder in jeder Richtung	275	Reisende

2. Güterverkehr.

Zahl der jährlichen Güter:	
a) Bahngebiet 15.740x3,5 = rd.	55.100 t
b) Krems-Stein-Mautern 19.400x1,0	19.400 t

Güterverkehr zusammen **74.500 t**

Verkehrsermittlung auf Grund der im Jahre 1923 eingehobenen Maut.

In der Zeit vom 1. Juni bis 30. September 1923 wurden auf der Kremstalstraße Mautgebühren eingehoben. Durch diese Maut ergibt sich gleichzeitig eine Statistik über den Verkehr von Fuhrwerken, Last- und Personenautos sowie Motorräder.

Die statistische Zusammenstellung ist auf Seite 15 dargestellt.

Nach den Erhebungen, die die Mautner gemacht haben, war ungefähr ein Drittel der Einspänner leer, zwei Drittel waren mit durchschnittlich 800 kg beladen. Von den Zweispännern waren durchschnittlich ein Viertel leer, drei Viertel waren mit 2000 kg beladen. Die Lastautos ohne Anhänger waren mit 3500 kg beladen, die Lastautos mit Anhänger mit 6000 kg.

Es ergibt sich demnach in den vier Monaten eine Güterverkehrsmenge von 22.530 Tonnen.

Es ist jedoch damit zu rechnen, daß, wie aus der Statistik hervorgeht, bei Einführung der Maut der Verkehr zurückgegangen ist. Außerdem war ein Teil der Fuhrwerke mautfrei und ist namentlich ein Großteil der Fuhrwerke auf mautfreien Wegen nach Krems gefahren, so daß also die Verkehrsmengenerhebungen ungünstiger sind, als sie in Wirklichkeit waren.

Bereits vor Aufhebung der Maut war bekannt, daß die Maut aufgehoben werden soll, demzufolge war ebenfalls wieder der Lastenverkehr gedrosselt. Es zeigt sich dies daraus, daß im Oktober und November der Fuhrwerksverkehr und der Lastautoverkehr um 40-50% zugenommen hat.

Das Gesamtertragnis der Maut ergibt rund 111 Millionen Kronen. Es wären dies auf das Jahr umgerechnet 333 Millionen Kronen. Wenn man bedenkt, daß die Maut allein eine Drittel Milliarde ergeben würde, so kann man auch hieraus eine Schlußfolgerung ziehen auf die zu erwartenden Verkehrseinnahmen.

Zu den Berechnungen der Jahres-Frachtenmenge wurde lediglich ein Zuschlag von 15% gemacht, u.zw. für mautfreie Fuhrwerke und für jene Fuhrwerke, die die Maut auf Umwegen umgangen haben. Es ergibt dies auf das Jahr umgerechnet 78.000 Tonnen, wogegen in der ursprünglichen Berechnung 74.500 Tonnen angenommen wurden.

In dem Güterverkehr, der die Maut aufweist, ist nicht inbegriffen, der Verkehr von Schlacht- und Nutzvieh und ist ja allgemein bekannt, daß bedeutende Mengen von Schlacht- und Nutzvieh aus dem Waldviertel hervorgehen.

Der Fuhrwerksverkehr läßt jedoch auch eine Schlußfolgerung für den zu erwartenden Personenverkehr zu.

Rechnet man, daß auf einen Einspänner 2 Personen Verkehrsreisende kommen, bei einem Zweispänner ebenfalls nur 2, bei einem Lastauto ohne Anhänger 2 Personen, bei einem Lastauto mit Anhänger 3 Personen, bei einem Personenauto ebenfalls 3 Personen, bei einem Motorrad 1 Person, bei einem Motorrad mit Beiwagen 2 Personen, so ergibt sich in den 4 Monaten eine Verkehrsreisende-Zahl von 37.759, einschließlich der vorhin erwähnten 15%, von rund 43.000, oder im Jahre rund 130.000 Reisende. Hiezu kommt noch der Verkehr der mautfreien Postautos, u.zw. kann man damit rechnen, daß, wenn das Personenauto täglich zweimal Fahrten ausführt, somit 64 Personen befördert, im Jahre weitere 23.000 Personen befördert werden.

Es ist nun selbstverständlich, daß weitaus der größte Teil des Personenverkehrs aus dem Fußgänger- und dem Fahrradverkehr resultiert und daß, wenn eine Bahn die Verkehrsmöglichkeit schafft, eine außerordentliche Hebung des Personenverkehrs stattfinden wird.

Es ist deshalb die auf Grund von Erfahrungsdaten eingesetzte Ziffer von 200.000 Reisenden im Jahre keinesfalls zu hoch gegriffen.

Berechnung des Frachtenverkehrs im Kremstale auf Grund der Erhebungen anlässlich der Einhebung einer Maut in den 4 Monaten Juni, Juli, August und September 1923

<u>Art der Fuhrwerke</u>	<u>Zahl</u>	<u>Gütergewicht in t</u>
Einspänner	7385	3940
Zweispänner	9185	13780
Lastauto ohne Anhänger	457	1600
Lastauto mit Anhänger	535	3210
Personenauto	466	
Motorräder ohne Beiwagen	672	
Motorräder mit Beiwagen	15	
		22530

In der Zeit vom 1.VI. bis 30.IX. sind ca. 15% an allen Fahrzeugen, welche teilweise befreit, teilweise durch Umgehung der Maut, im Kremstale zuzurechnen.

$$22530 \times 1.15 = 25910 \text{ t in 4 Monaten, im Jahre} = 3 \times 25910 = \underline{\underline{78000 \text{ t}}}$$

In den Monaten Oktober und November 1923 hat sich der Schwerfuhrwerksverkehr um 40%, der Lastautoverkehr um 50% vermehrt.

Berechnung der Personen- und Güter-Kilometer

Bezüglich der zu erwartenden Personen- und Güter-Kilometer kann man damit rechnen, daß die mittlere durchfahrene Bahnlänge für den Personenverkehr beträgt:

$$50\% \text{ der Bahnlänge.}$$

Der Güterverkehr kann einheitlich mit 65% Beförderungslänge eingesetzt werden, da es sich meist um Güter der Gföhler Hochebene handelt.

Somit ergibt sich:

Personen Kilometer

200000 x 21.4 x 0.50	2,140.000 P km
durchschnittlich im Tage rd.	6.000 P km
oder in jeder Richtung	3.000 P km

Güter-Kilometer

74500 x 21.4 x 0.65	1,000.000 t km
durchschnittlich im Tage rd.	3.300 t km
oder in jeder Richtung	1.650 t km

Berechnung der jährlichen BetriebsausgabenALLGEMEINE VERWALTUNGAllgemeine Verwaltungsausgaben.

Bezüge der Bediensteten	6.000.—
Kanzleiausgaben und Drucksorten	300.—
Postauslagen	200.—
Ankündigungen	300.—
Feuerversicherung, Spesen und sonstige Unkosten	<u>2.500.—</u>
	9.300.—

BAHNAUFSICHT UND BAHNERHALTUNGHauptleitung und Stationsdienst

Bezüge der Aufsichtsangestellten	3.000.—
Bezüge der Streckenwärter	3.000.—
Erhaltung der Bahnzeichen	<u>200.—</u>
	6.200.—

Erhaltung und Umgestaltung des Unterbaues.

Erd- und Kunstarbeiten	1.500.—
Anpflanzung, Einfriedungen	<u>200.—</u>
	1.700.—

Erhaltung und Umgestaltung des Oberbaues

Löhne	5.200.—
Eisenteile, Schwellen	3.000.—
Bettung	700.—
Wechsel	250.—
Oberbauwerkzeuge	<u>250.—</u>
	9.400.—

Erhaltung der Speise- sowie Fahrleitung und Masten. 3.000.—Erhaltung und Umstellung der Hochbauten. 1.200.—Ausserordentliche Auslagen.

Schneeverwehungen	500.—
Beschädigungen des Bahnkörpers	<u>500.—</u>
	1.000.—

VERKEHRS- UND KAUFMÄNNISCHER DIENST.Hauptleitung und Bahnhofsdiens.

Bezüge der Bediensteten	14.000.—
Drucksorten und Fahrkarten	2.000.—
Reinigen, Beheizen u. Beleuchten der Bahnhöfe	3.500.—
Reinigen der Wagen	800.—
Erhaltung der Fernsprecher	100.—
Erhaltung der Einrichtung	<u>400.—</u>
	20.800.—

Fahrdienst.

Bezüge der Zugsbegleiter	10.000.—
Erhaltung der Zugsrüstung	<u>500.—</u>
	10.500.—

ZUGSBEFÖRDERUNG.Kosten der Hauptleitung

Besoldung der Bediensteten	5.000.--
----------------------------	-----------------

Zugsförderungsdienst.

Bezüge der Wächter und Umformeranlagen	4.000.—
Bezüge der Wagenführer	8.000.—
Stromkosten	40.000.—
Erhaltung der Umformeranlagen	3.000.—
Schmier- und Putzmaterialien	
für Triebwagen	1.000.—
für Anhängewagen	200.—
Erhaltung der sonstigen Einrichtung	<u>300.—</u>
	56.500.—

Werkstätdienst

Besoldung der Bediensteten in den	
Werkstätten und Wagenhallen	6.000.—
Erhaltung und Herstellung der:	
Triebwagen	10.000.—
Anhängewagen	1.000.—
Güterwagen	800.—
Beleuchten, Beheizen und Reinigen der	
Wagenhallen und Werkstätten	200.—
Erhaltung der Einrichtung und des Werkzeuges	<u>300.—</u>
	18.300.—

SONSTIGE AUSLAGEN

Steuern, Beiträge zur Krankenkasse, Zinsen, Haftpflichtversicherung, Anerkennungszinsen, Pachte	15.000.—
--	-----------------

**ZUSAMMENSTELLUNG
der jährlichen Betriebskosten.**

A. ALLGEMEINE VERWALTUNG	
Allgemeine Verwaltungsausgaben	9.300.—
B. BAHNAUFSICHT UND BAHNERGALTUNG	
Hauptleitung und Streckendienst	6.200.—
Erhaltung und Umgestaltung des Unterbaues	1.700.—
Erhaltung und Umgestaltung des Oberbaues	9.700.—
Erhaltung der Speise- und Fahrleitung	3.000.—
Erhaltung und Umgestaltung der Hochbauten	1.200.—
Ausserordentliche Auslagen	<u>1.000.—</u>
	22.500.—
C. VERKEHRS- UND KAUFMÄNNISCHER DIENST	
Hauptleitung und Bahnhofdienst	20.800.—
Fahrdienst	<u>10.500.—</u>
	31.300.—
D. ZUGSFÖRDERUNG.	
Kosten der Hauptleitung	5.000.—
Zugsförderungsdienst	56.500.—
Werkstätdienst	<u>18.300.—</u>
	79.800.—
E. SONSTIGE AUSGABEN.	<u>15.000.—</u>
Gesamtkosten der Betriebsausgaben:	K 158.000.—

**ZUSAMMENSTELLUNG
der Betriebskosten für 1 Bahnkilometer.**

A. Allgemeine Verwaltung	430.—
B. Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	1.050.—
C. Verkehrs- und kaufmännischer Dienst	1.460.—
D. Zugsförderung	3.720.—
E. Sonstige Ausgaben	710.—
Gesamtkosten pro Kilometer	<u>7.370.—</u>

Auszug aus dem Kostenvoranschlag vom 30. Juni 1918.

	Bar	Kostenlos, bzw. Ersparnis	Aktien	Gesamt
I. Vorarbeiten und Bauaufsicht	39.000.-		280.000.-	319.000.-
II. Grundeinlösung u. sonst. Entschädigungen	20.000.-	225.000.-		245.000.-
III. Erdarbeiten	200.000.-		40.000.-	240.000.-
IV. Nebenarbeiten	85.000.-			85.000.-
V. Kleine Kunstbauten	211.000.-			211.000.-
VI. Große Kunstbauten	43.000.-	100.000.-		143.000.-
VII. Beschaffung der Gleise und Oberbaulegen	70.000.-	130.000.-		200.000.-
VIII. Oberbaumaterialien	270.000.-		300.000.-	570.000.-
IX. Hochbau	60.000.-	163.000.-		223.000.-
X. Bahnausrüstung	54.000.-			54.000.-
XI. Herstellung der Anschlußstation		50.000.-		50.000.-
XII. Elektrotechnische Einrichtungen und Fuhrpark	396.000.-	276.000.-	100.000.-	772.000.-
Kapitalreserve	20.000.-	30.000.-		50.000.-
Zusammen:	1468.000.-	974.000.-	720.000.-	3162.000.-

**Von den Gemeinden des Kremstales und des Gföhler-Hochplateau
aufzubringende Beträge.**

a) Gerichtsbezirk Krems a/D.

Dross und Lengenfeld	50	Millionen
Nöhagen	50	„
Ostra-Reichau	45	„
Imbach	100	„
Priel	30	„
Rehberg	200	„
Reichaueramt	25	„
Senftenberg	320	„
Stratzing	20	„
Weinzierl a/W.	30	„
Stixendorf	10	„
	880	Millionen

b) Gerichtsbezirk Gföhl.

Allentsgschwendt	40	Millionen
Brunn am Walde	70	„
Eisenbergeramt	180	„
Eisengraberamt	200	„
Felling-Hohenstein	110	„
Gföhl	400	„
Gföhleramt	160	„

Groß-Motten	60	„
Jaidhof	50	„
Jeitendorf	60	„
Idolsberg	120	„
Krumau	120	„
Ladings-Scheitz	70	„
Lichtenau	60	„
Litsch-Wurfentalgraben	50	„
Loiwein	150	„
Marbach	150	„
Mittelbergeramt	50	„
Mottingeramt	100	„
Moritzreith	100	„
Nieder-Grünbach	100	„
Ober-Grünbach	80	„
Unter- u. Ober-Meisling	80	„
Pallweis	50	„
Preinreichs	80	„
Rastbach	100	„
Reittern	70	„
Seeb	60	„
Senftenberger- u. Meislingeramt	70	„
Schiltingeramt	70	„
Taubitz	40	„
Wilhalms-St. Leonhard	200	„
Rastenfeld	100	„
	3400	Millionen
<u>c) Gerichtsbezirk Spitz.</u>		
Els	50	Millionen
<u>d) Gerichtsbezirk Ottenschlag</u>		
Albrechtsberg		
Groß-Reinprechts		
Gloden		
Groß-Nondorf		
Sallingberg		
Voitschlag		
Moniholz		
Grainbrunn	500	Millionen
<u>e) Gerichtsbezirk Zwettl.</u>		
Brand		
Zwettl		
Nieder-Nondorf		
Waldhausen		
Friedersbach	200-400	Millionen
<u>f) Gerichtsbezirk Allentsteig.</u>		
Alt-Pölla		
Neu-Pölla		
Franzen	200	Millionen

Zeichnungsanteile für die Industrie

Hietzgern, Krems	50	Millionen
Knote, Krems	25	„
Schmitt A.G., Rehberg	250	„
Chem. Fabrik A.G., Rehberg	25	„
Grabner, Rehberg	100	„
Pangerl, Senftenberg	10	„
Stulz, Imbach	200	„
Grabner, Senftenberg	50	„
Hintenberger Steinbruch, Senftenberg	10	„
Hintenberger Wirt, Senftenberg	20	„
Siebenschein, Senftenberg	100	„
Gutmann, Jaidhof	500	„
Keramik, Furth	20	„
Ferdinand Oser, Krems	50	„
	1.410	Millionen

**ZUSAMMENSTELLUNG
für die Aufteilung der Anteile.**

Land Niederösterreich	10.00	Milliarden
Kremstal und Gföhler-Hochebene	4.00	Milliarden
Stadt Krems (Gemeinde) und Landboden	2.00	Milliarden
Industrien des Kremstales (Gutmann 0.5)	1.42	Milliarden
Großgrundbesitzer (incl. Gutmann)	1.50	Milliarden
Wien mit Land Niederösterreich	1.50	Milliarden
Übriges Deutsch-Österreich	0.72	Milliarden
	21.14	Milliarden

Im Heimatbuch Gföhl lesen wir:

„Mit der ersten Fahrt des Postautos war dem Bahnprojekt ein fast unüberwindbarer Konkurrent erwachsen. Ab August 1924 verkehren täglich zwei Autos auf der Linie Krems – Gföhl mit einer Fahrzeit von 75 Minuten. Das Auto hatte 16 Sitz- und 6 Stehplätze. Ab Juni 1925 fuhr das Auto viermal täglich. Der Inflationspreis betrug 29.400 K pro Fahrt. Am 4. September 1924 konnte die Linie Gföhl – Zwettl – Groß Gerungs eröffnet werden, im Mai 1925 die Linie Gföhl – Göpfritz“.

Volkswille, 6.12.1924**Gemeinderatswahl vom 30.11.1924**

In folgenden Gemeinden schafften die Sozialdemokraten den Einzug in den örtlichen Gemeinderat. Die zweite Zahl (in Klammer) gibt die Anzahl der politischen Kontrahenten an (Gemeinderatsmitglieder anderer Parteien).

Seeb:	6 Sozialdemokraten	(4) – andere Parteien [Sozialdemokraten stellen Bürgermeister!]
Gföhl:	3	(11)
Gföhleramt:	1	(11)
St. Leonhard:	2	(10)
Ober-Meisling:	4	(6)
Moritzreith:	3	(7)

GR, 20.12.1924**Protokoll,**

aufgenommen über die Konstituierung des neu gewählten Gemeinderates der Gemeinde Gföhl, am Samstag, dem 20. Dezember 1924.

Anwesend die Herren: Bürgermeister Kloiber Karl, sowie die Gemeinderäte Kippes Karl, Stöger Josef, Kittler Karl, Hagmann Rudolf, Prinz Franz, Schlaghuber Anton, Haslinger Anton, Weißenböck Karl, Leutgeb Johann, Feyertag Franz, Pflanzner Otto, Buna Raimund und Aff Josef.

Herr Bürgermeister Kloiber Karl eröffnet um 7 Uhr abends die Versammlung und überträgt zwecks Durchführung der Wahl des neuen Bürgermeisters, dem Herrn Gemeinderat Kittler Karl, als Alters-

präsidenten, unter Beiziehung der Herren Gemeinderäte Haslinger Anton und Buna Raimund, den Vorsitz.

Wahl des Bürgermeisters:

Es wurden 14 Stimmen abgegeben und entfielen auf: Kippes Karl 10, leer 4.

Es erscheint somit Kippes Karl zum Bürgermeister gewählt. Der neu gewählte Bürgermeister übernimmt den Vorsitz, dankt für das ihm entgegengebrachte Vertrauen, erklärt die Wahl anzunehmen, spricht sich über die Ziele und Aufgaben der neuen Vertretung aus und leistet sohin in die Hand des Alterspräsidenten die Angelobung.

GR, 29.12.1924

Geschäftseinteilung des Gemeinderates:

1. Verwaltungsausschuß: Kippes Karl, Kloiber Karl, Pflanzner Otto, Kittler Karl, Hagmann Rudolf, Weißenböck Karl
2. Kassier und Finanzreferent: GR Kittler Karl, Stellvertreter Vzbgm. Pflanzner Otto
3. Rechnungsprüfer: GR Weißenböck Karl, Buna Raimund, Schlaghuber Anton
4. Schriftführer: GR Schlaghuber Anton, Stellvertreter Weißenböck Karl
5. Betriebsausschuß: Kippes Karl, Kloiber Karl, Pflanzner Otto, Prinz Franz, Kittler Karl, Hagmann Rudolf, Stöger Josef, Haslinger Anton, Aff Josef
6. Elektrizitätsreferent: GR Hagmann Rudolf, Stellvertreter Weißenböck Karl
7. Wasserreferent: GR Haslinger Anton, Stellvertreter Prinz Franz
8. Friedhofsreferent: GR Aff Josef, Stellvertreter Stöger Josef
9. Marktkontrollorgane: GR Stöger Josef, Stellvertreter Haslinger Anton
10. Verkehrsausschuß: Straßen, Wege: GR Prinz Franz, Stellvertreter Feyertag Franz
- 11. Bahnausschuß: Kippes Karl, Kloiber Karl, Prinz Franz, Buna Raimund, Leutgeb Johann**
12. Fremdenverkehrsausschuß: Kippes Karl, Kloiber Karl, Pflanzner Otto, Prinz Franz, Weißenböck
13. Baukommission: Kippes Karl, Hagmann Rudolf, Haslinger Anton, Aff Josef
14. Wohnungskommission: Kloiber Karl, Pflanzner Otto, Stöger Josef
15. Grundverkehrskommission: GR Prinz Franz
16. Ortsschulrat: Kippes Karl, Kloiber Karl, Pflanzner Otto, Weißenböck Karl
17. In den gewerblichen Fortbildungskurs als Vertreter der Gemeinde: GR Leutgeb Johann
18. Sparkassenausschuß: Der gesamte Gemeinderat u. H. Haslinger Karl statt GR Prinz Franz.

In der Ausgabe der „Land Zeitung“ vom 19. Februar 1925 wird über eine Sitzung des Fremdenverkehrsverbandes Wachau in Krems, vom 6. Februar, berichtet. Zu den Hauptaufgaben der Fremdenverkehrsvereine zählt vor allem die Schaffung und Verbesserung von öffentlichen Verkehrsverbindungen. Sei dies bei der Bahn, der Schifffahrt oder der öffentlichen Straßenverkehrsmittel. So wird ein Ansinnen zur Führung eines Autos von der Königsalm über Meisling, Loiwein, Brunn, Lichtenau usw. nach Zwettl von der Postdirektion abgelehnt, weil Gföhl als Hauptort von jedem Auto berührt werden müsse, aber auch der verlangten Führung der Autos von der Königsalm über Meisling nach Gföhl wird nicht zugestimmt. Es wird insbesondere auf die Enge der Wurfentalgrabenstraße verwiesen. Dagegen nehmen alle anrainenden Gemeindevertreter massiv Stellung. Auf Grund der Heftigkeit der Vorbringungen sichert der Vorsitzende des Verbandes, Dr. Mühlwert, zu, sich mit einer Delegation am 20. d. **„nach Wien zu begeben, um diese Wünsche der Bevölkerung dem zuständigen Referenten vorzubringen und nicht früher heimzukehren, bis sie bestimmte Zusicherungen erhalten haben“.**

In den weiteren Unterlagen scheint nunmehr nur mehr wenig die Frage der „Bahn“ auf. Es dürfte zur Kenntnis genommen worden sein, dass das Vorhaben nach jahrzehntelanger Planung und Diskussion endgültig gescheitert ist, obwohl in einzelnen „Fremdenverkehrssitzungen“ das Thema noch aufgegriffen wird. Es fehlt jedoch die tatkräftige Unterstützung hochrangiger Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft.

Land Zeitung, 16.6.1927

Brunn am Walde. (*Fremdenverkehrsverband Unteres Waldviertel-Kremstal*) Am 12. d. fand im Gasthof Schindler die gründende Hauptversammlung des Fremdenverkehrsverbandes „Unteres Waldviertel - Kremstal“ statt. Der zahlreiche Besuch zeugte für die Notwendigkeit eines einigen und zielbewußten Vorgehens zum Zwecke der Hebung des Fremdenverkehrs. Von allen Seiten erschienen die Geladenen; Auto, Motorräder und Pferdegespanne brachten die Teilnehmer nach Brunn am Walde, so aus Gföhl, Nöhagen, Idolsberg, Loiwein, Senftenberg, Els, Raichau, Lichtenau, Unter-Meisling, Nieder-Grünbach, Grainbrunn, Reittern, Rastendorf, Albrechtsberg, Ostra, Felling usw. Aus Krems war Bezirkshauptmann Ober-Regierungsrat Dr. Vogel erschienen, der vom Vorsitzenden Karl Kippes herz-

lichst begrüßt wurde. Dieser brachte die Forderung der Gemeinden nach einer Postautolinie Gföhl – Ottenschlag zur Kenntnis, eine Linie, die zwar versprochen worden war, aber jetzt infolge des Mangels an Wagen und Wagenlenkern nicht eröffnet werden kann. Gföhl als Mittelpunkt des Bezirkes, als Sitz eines Steueramtes und Bezirksgerichtes, hat nicht die Möglichkeit, den Bewohnern der Umgebung die Gelegenheit zu bieten, daß sie Gföhl während der Amtsstunden erreichen können und wieder rechtzeitig wegkommen. „Wir müssen darauf bestehen“, schloß Bürgermeister Kippes seine Ausführungen, „daß eine Linie Gföhl – Ottenschlag errichtet werde“. Dr. Vogel entgegnete, daß er Gelegenheit hatte, anlässlich der Festspiele in Spitz mit dem Ober-Postdirektor zu sprechen und daß am 1. Juli einige Linien eröffnet werden; er ersuchte ... teilt Bürgermeister Kippes noch mit, daß vor drei Tagen an Gföhl ein Anerbieten von der Postdirektion kam, daß ein Wagen Hadersdorf – Gföhl eingestellt werde, wenn die Gemeinden die Linie erhalten. Groß aus Albrechtsberg fragt an, ob nicht auch Albrechtsberg in den Autoverkehr einbezogen werden könnte. Oberlehrer Böhm (Nöhagen) bespricht die Verkehrsverhältnisse zwischen Weißenkirchen – Hartenstein. Aron (Idolsberg) wünscht eine Berührung von Idolsberg bei der Fahrt über Krumau. Ulrich (Rastenfeld) beklagt sich, daß die Straßen schlecht sind und deshalb die Radfahrervereine nicht ins Waldviertel kommen. Oberlehrer Kojetinsky (Senftenberg) bespricht die Verschlechterung der Begünstigung der Touristenvereine von Seite der Bundesbahnen, so zum Beispiel hat die Karte nach der Wachau keine Fahrtunterbrechung mehr. Bürgermeister Pappenscheller (Loiwein) erörterte die Verkehrsbedürfnisse der Gemeinde Loiwein. Die Satzungen wurden genehmigt. Die Ausschußwahlen ergaben: Lackner (Senftenberg) Obmann, Bürgermeister Karl Kippes (Gföhl) Obmannstellvertreter, Oberlehrer Kojetinsky (Senftenberg) Geschäftsführer, Oberlehrer Richard Mildner (Senftenberg) Zahlmeister; als Beiräte: Kaufmann Anton Hauber (Gföhl), Köchl (Gföhl), Aron (Idolsberg), Otto Köchl (Grainbrunn), Oberlehrer Böhm (Nöhagen), Karl Edhofer (Els), Wirtschaftsbesitzer Johann Groß (Albrechtsberg), Gastwirt Karl Nitterl (Unter-Meisling), Kaufmann Julius Ulrich (Rastenfeld), Oberlehrer Franz Eischer (Nieder-Grünbach), Bürgermeister Pappenscheller (Loiwein) und Gastwirt Karl Schuh (Ottenschlag). ...

Land Zeitung, 6.10.1927

Senftenberg. (*Fremdenverkehrsverband „Unteres Waldviertel-Kremstal“*) Am 25. v. fand in Herrn Johann Hintenbergers Gasthof eine Ausschußsitzung des Fremdenverkehrsverbandes Waldviertel-Kremstal statt. Als wichtigste Punkte kamen der neue Winterfahrplan, der Sommerfahrplan für 1928, Straßenverhältnisse, Werbeschrift und schließlich das Schmerzenskind des Unteren Waldviertels – Kremstal „eine Eisenbahnlinie Zwettl – Gföhl – Krems“ zur Sprache. Obmann Lackner ... An neu zu errichtenden Linien wurden ins Auge gefaßt: 1. die Schleife Albrechtsberg – Els; 2. die Linie Ottenschlag – Lichtenau – Gföhl – Lengenfeld – Droß – Krems; 3. an Stelle der bisherigen Linie Gföhl – Göpfritz, bzw. Gföhl – Allentsteig, die Linie Krumau – Idolsberg – Gars, wobei die Mittagswagen über Gföhl laufen sollen. ... Bezüglich der Werbeschrift wurde beschlossen, daß dieselbe im heurigen Winter fertig gestellt und im Frühjahr in einer Auflage von 10.000 Stück der Öffentlichkeit übergeben wird. Für die Anfertigung eines Werbefilms „Das untere Waldviertel-Kremstal“ wurde über Antrag Hauber (Gföhl) ein Betrag von 200 S bewilligt. Da der Bund große Anleihen für verschiedene Investitionen aufnimmt und man annimmt, daß doch nicht alles Geld ins Burgenland wandern wird, so will der Verband versuchen, ob es nicht doch möglich ist, die seit 50 Jahren ungeborene Kremstalbahn zur Welt zu bringen. ...

Land Zeitung, 1.12.1927

Senftenberg. (*Fremdenverkehrsverband Unteres Waldviertel – Kremstal*) Am 20. v. fand in Johann Hintenbergers Gasthof eine ordentliche Ausschußsitzung statt. Obmann Lackner berichtet über seine Tätigkeit ... beabsichtigte Führung einer Autolinie Gföhl – Kottes an Markttagen. Bezüglich des Sommerfahrplanes teilt der Vorsitzende mit, daß zwischen Krems – Unter-Meisling – Lichtenau – Zwettl zwei 24-sitzige offene Wagen und auf der Linie Krems – Gföhl ebenfalls zwei 24-sitzige, geschlossene Wagen, außerdem auf letztgenannter Linie ein zweitonniger Paketwagen verkehren wird. ... Zur Gründung des Landesverbandes für Fremdenverkehr werden als Vertreter der Obmann und der Geschäftsführer ernannt. ... Geschäftsführer bespricht den Nutzen und die unermeßlichen Vorteile einer Eisenbahn für die Gesamtbevölkerung, die Auswirkung einer Bahnlinie Krems – Gföhl – Zwettl für Handel und Verkehr, sowie für die produktive Arbeit und begrüßt den Gedanken eines Bahnbaues im Interesse des Fremden- und Sommerfrischenverkehrs innerhalb des Verbandsgebietes und fordert alle Mitglieder auf, alles daran zu setzen, damit in kürzester Zeit der langersehnte Wunsch nach einer Bahn

verwirklicht werde. Denn seit fast 50 Jahren träumt die Bevölkerung des Unteren Waldviertels und Kremstales von der Erfüllung dieses Wunsches.

GR, 1.12.1927

Bahnfrage Krems – Gföhl

Zuschrift der Bezirkshauptmannschaft Krems wegen Zeichnung von 88 S und Wahl eines Tätigkeitsausschusses.

Nach eingehender Aufklärung durch den Herrn Bürgermeister werden für diesen Zweck 800 S bewilligt; in den Tätigkeitsausschuß wurden Herr Vizebürgermeister Kloiber als Mitglied und GR Leutgeb als Ersatzmann namhaft gemacht, welche diese Wahl auch annehmen.

GR, 27.12.1927

Verlesung einer Zuschrift des Bahnbaukomitees um Einsendung des bewilligten Betrages von 800 S. Die Absendung erfolgt Ende Jänner 1928. Einstimmig.

Für die Proponenten des Bahnbaues gibt es weiter keine definitiven Zusagen. Um wieder Bewegung in das Unterfangen zu bringen findet am 18.12.1927 im Prinzsaale eine Veranstaltung statt, worüber die Land Zeitung in der Ausgabe vom 29.12.1927 ausführlich berichtet.

Land Zeitung, 29.12.1927

Gföhl. (*Fremdenverkehrsverband Unteres Waldviertel – Kremstal*) Am 18. ds. hielt der Fremdenverkehrsverband eine Hauptversammlung unter dem Vorsitz des Bürgermeisters Kippes im Gasthof Prinz ab. ... Hierauf gab der Vorsitzende einen Ueberblick über die in die Wege geleitete Bestrebung, die Erweiterung der Straße Meisling-Wurfenthalgraben-Gföhl zu erreichen. Durch die Erweiterung soll der regelmäßige Verkehr des Postkraftwagens und auch der anderen Auto ermöglicht und dieses Gebiet dem Fremdenverkehr erschlossen werden. Bisher verhielt sich die Gemeinde Litsch- und Wurfenthalgraben ablehnend, weil sie kein Interesse am Fremdenverkehr habe und sich hinsichtlich der Grundablösen Schwierigkeiten ergeben.

Volkswille, 31.3.1928

Mit dem Bau der Krems-Gföhler Bahn ist es wieder einmal nichts.

Das Ergebnis der Verhandlungen des niederösterreichischen Landtages über die wiederholt sowohl von sozialdemokratischer als auch bürgerlicher Seite gestellten Anträge, betreffend die Erbauung der Bahn Krems – Gföhl, bringt der Bevölkerung des Kremstales und der sonstigen am Bahnbau interessierten Orte eine große Enttäuschung. ... Genosse Lindner [in der Landtagsdebatte]: Es sei bedauerlich, daß das ohnedies verkehrsarme Waldviertel stets vernachlässigt werde und man gewinnt den Eindruck, daß dies mit Vorbedacht geschehe, damit es der dort herrschenden Partei gelinge, ihr Prestige zu erhalten. (Lebhafte Zwischenrufe seitens der Großdeutschen.) ...

Trotz der „Erkenntnis“, dass das Waldviertel in allen Belangen „stiefmütterlich“ behandelt wurde, kommt es zu keinem positiven Beschluss zur Errichtung der Bahn Krems – Gföhl.

Nach der Gemeinderatswahl:

GR, 5.12.1929

Anwesend die Herren: Bürgermeister Karl Kippes, Vizebürgermeister Anton Huber und die Gemeinderäte Aff Josef, Buna Raimund, Brenner Franz, Ernst Johann, Liebenberger Othmar, Leutgeb Johann, Pfeiffer Franz, Prinz Karl, Pummer Igo, Rerych Anton, Sprinzl Anton und Weißenböck Karl. Herr GR Karl Kittler ist krankheitshalber entschuldigt.

Der Bürgermeister teilt mit, daß die Wahlgemeinschaft einen Vorschlag zur Verteilung der einzelnen Referate und Besetzung der verschiedenen Kommissionen vorgelegt hat. Er bringt diesen Vorschlag punktweise zur Verlesung und Abstimmung. Alle Referenten und ihre Stellvertreter sowie die Kommissionen werden einstimmig gewählt.

Kassier:	Karl Kittler	Stv.: Anton Huber
Finanzreferent:	Anton Huber	Stv.: Karl Kittler
Wohnungskommission:	Rerych Anton, Pummer Igo, Brenner Franz	
Elektrizitätsreferent:	Pummer Igo	Stv.: Weißenböck Karl

Wasserreferent:	Weißböck Karl	Stv.: Ernst Johann
Schriftführer:	Rerych Anton	Stv.: Weißböck Karl
Marktkontrolle, Markt- u. Straßenreinigung:	Prinz Karl, Liebenberger Othmar	
Friedhofsverwaltung:	Leutgeb Johann	Stv.: Pfeiffer Franz
Straßen- u. Wegereferent:	Brenner Franz u. Pfeiffer Franz	
Bau- u. Wohnbauförderungskommis.:	Karl Kippes, Ernst Joh., Liebenberger Othmar, Leutgeb Joh.	
Grundverkehrskommission:	Brenner Franz	
Fremdenverkehrsausschuß:	Kippes Karl, Liebenberger Othmar, Prinz Karl, Weißböck	
Rechnungsprüfer:	Pummer Igo, Rerych Anton, Weißböck Karl	
Herberge, Schub- und Polizeiwesen:	Kippes Karl und Huber Anton	
Feuerbeschaukommission:	es wird fallweise Wahl beschlossen	
Häuser- und Sachverwalter, Krankenwagen:	Ernst Johann, Leutgeb Johann	
Betriebsausschuß:	dieser setzt sich aus den einzelnen Referenten zusammen und zwar: Bürgerm. Kippes Karl, Vizebürgermeister Huber Anton, Pummer Igo, Weißböck Karl, Leutgeb Johann, Brenner Franz, Pfeiffer Franz, Ernst Johann.	

Ein eigener „Bahnausschuss“, wie früher, wird nicht mehr besetzt. Ein Zeichen, dass politisch der Bahnbau abgeschrieben wurde.

GR, 18.3.1930

Eine Zuschrift des Herrn Ing. Oser an den Eisenbahnausschuß der Kremstal-Gföhler Bahn ist dahingehend zu beantworten, daß die Marktgemeinde Gföhl für die geplante jedoch noch nicht durchgeführte politische Begehung der Trasse den Betrag von 800 S erlegt hat, bis auf weiteres keinen Geldbetrag leisten wird und Auskunft erwünscht, was mit den oben erwähnten 800 S geschehen ist. Einstimmig

GR, 15.5.1930

Herr Ingenieur Oser, Krems, teilt mit, daß die seinerzeit eingezahlten 800 S zur politischen Begehung der Bahntrasse Krems – Gföhl beim Elektrizitätswerk Krems deponiert sind. Zur Kenntnis genommen.

Die wirtschaftliche Lage im Gföhler Bezirk ist äußerst schlecht. Bedingt durch die überwiegend landwirtschaftliche Struktur im Umfeld von Gföhl und das Fehlen von Industrien sind Arbeitsplätze eine Mangelerscheinung. Während an der Donau, am Kamp und im oberen Waldviertel zunehmend größere Betriebe geschaffen werden, bleibt der Gföhler Raum in der Entwicklung weit zurück. Aus dem Wirtschaftsleben sollen trotzdem einige Daten erwähnt werden; aus: Stepan, „Das Waldviertel“, Band VI:

„Im Kremser Bezirk gibt es ziemlich viele Sägewerke, von denen aber ein großer Teil ruht. Es seien nur genannt die Gutmannsche Säge in Königsalm mit 30 Arbeitern, die Säge Bayer Bruno in Krems mit 25 Arbeitern, die Säge Emil Fürth in Droß mit 12 Arbeitern (1929) ... Die Holzindustrie A.G. des Adolf Stulz in Imbach bei Krems, 1903 gegründet, arbeitete vor dem Krieg mit 150, 1930 mit 70 Arbeitern und mit Hilfe von Dampf- und Wasserkraft Holzabsätze, und zwar roh, lackiert und mit Zelluloid überzogen. Die Ware geht zu 60 Prozent ins Ausland. Kleinere Drechslereien in Senftenberg, Gföhl, ... verfertigen elektrische Holzlampen, Luster, Pfeifen und ähnliche Waren. ...“

Obwohl in Gföhl eine der ersten Molkereien des Waldviertels gegründet wurde, konnte diese in der Milchverarbeitung keine bedeutende Rolle erreichen. Die Käseerzeugung blieb anderen Molkereien vorbehalten.

GR, 15.12.1931

Der Gemeinderat beschließt einstimmig, den am 3.1.1928 eingezahlten Betrag von 800 S samt seit dieser Zeit aufgelaufener Zinsen für die Begehung der Bahntrasse Krems – Gföhl zurückzufordern. Sollte später einmal die in Aussicht genommene politische Begehung stattfinden, wird seitens der Gemeinde Gföhl neuerlich ein Betrag von S 800 zur Verfügung gestellt.

**Damit enden die vorliegenden Aufzeichnungen über das Bahnprojekt
„KREMS -GFÖHL“.**

Aus dem Jahre 1938, nach dem Anschluss an Hitler-Deutschland, liegt ein Schriftstück der Stadt Freistadt im Mühlviertel auf. Die Stadtverwaltung regt darin den Bau einer „Waldviertler-Mühlviertler Bahnlinie“ an. Die Vorlage soll in den Vierjahresplan des Bahnreichsministeriums aufgenommen werden. Ob die Gemeinde Gföhl eine Stellungnahme abgegeben hat ist aus den Akten nicht ersichtlich.

Schlussbemerkung:

Die Dokumentation soll den enormen Aufwand an Projektierungs- und politischer Arbeit festhalten. Ein, für das Kremstal wichtiges Verkehrs- und Wirtschaftsprojekt wurde mehr als 30 Jahre ohne Erfolg diskutiert und angestrebt. Inwieweit eine ökonomische Entwicklung des Kremstales ermöglicht worden wäre ist heute nicht mehr abzusehen. Für die damalige Zeit hätte dieses Vorhaben wahrscheinlich zu einer wesentlichen Erleichterung der Lebensverhältnisse und zu einer wirtschaftlichen Stärkung der gesamten Region geführt.

Die Darstellung ist hauptsächlich aus „Gföhler Sichtweise“, unter Berücksichtigung der örtlichen politischen Verhältnisse erfolgt, und zeigt den chronologischen Ablauf auf. Auf die einzelnen Währungsänderungen und die Auswirkungen der Inflation wurde nicht eingegangen, die betreffenden Werte lassen sich aus den angeführten Zahlen ablesen.

Quellen:

Archiv des Landes Niederösterreich

Archiv der Stadt Krems

Archiv der Stadt Gföhl

Kremser Zeitung

Land Zeitung

Volkswille

Wiener Tagblatt

Mitteilungen der Zentralkommission für Denkmalpflege und Heimatschutz

Heimatbuch Gföhl

Von den Interessenten bzw. Projektanten veröffentlichte Schriften