

1875

1899

1901

1913

2009

# HISTORIE

Die Haager Lies und ihre Geschichte

## Haager Lies

### Geschichte und Bahnbau

Initiativen zum Bau einer Lokalbahn Lambach – Haag am Hausruck reichten bis in das Jahr 1875 zurück. Mehrere Trassenstudien und Vorprojekte ergaben letztlich eine Linienführung von Lambach unter Mitbenützung der Westbahn bis Neukirchen bei Lambach, dort abzweigend über Bachmanning und Gaspolthofen nach Haag am Hausruck. Voraussetzung für die Erteilung der Konzession war, dass Ende 1899 der zweigleisige Ausbau der Westbahnstrecke bis Attnang – Puchheim vollendet werden konnte. Damit war das zweite Gleis zwischen Lambach und Neukirchen nicht mehr von der Lokalbahn zu errichten. Nun wurde der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Lambach – Haag am Hausruck, die ihren Sitz in Wien hatte, die Konzession auf 90 Jahre verliehen. Im Juni 1900 begann der Bahnbau, ausgeführt von der wiener Firma Groß & Co. Die Betriebsführung der normalspurigen, 26,3 km langen Bahn wurde den k. k. Staatsbahnen mit der Betriebsleitung Lambach übertragen. Von dort aus wurde das Personal wechselweise auf den Linien Lambach – Haag und Lambach – Gmunden Seebahnhof eingesetzt, nach Eröffnung der Vorchdorfer Bahn im Jahr 1903 auch dort. Ab der Betriebsaufnahme am 23. Juli 1901 wurden drei Zugpaare mit Personen- und Güterbeförderung angeboten. Hierfür standen zwei Dampflokomotiven der Reihe 97, zwei Personenwagen II./III. Klasse mit 36 Sitzplätzen, zwei Personenwagen III. Klasse mit 48 Sitzplätzen, ein Postwagen und mehrere gedeckte und offene Güterwagen zur Verfügung. Bei der konzessionsmäßigen Streckenhöchstgeschwindigkeit von 25 km/h betrug die Fahrzeit rund 95 Minuten.

Aktie der LB Lambach – Haag im Wert von 200 Kronen. Archv: Otfried Knoll



Güterwagen 119 481 der k.k.StB., als Stückgut- und Fahrradwagen bis zum Ende in Betrieb.



Achslager des Wagens 119481.

1. Fahrkarte vom Eröffnungstag 23. 7. 1901.



Foto: Klaus Matzka

Archiv: Otfried Knoll

Aus Kostengründen war in der hügeligen Landschaft eine Trassierung mit viel verlorener Neigung, engen Kurvenradien bis 142 m und Steigungen bis 30% gewählt worden. Für einen Betrieb mit Dampflokomotiven war das ausgesprochen ungünstig. Dazu kam, dass nicht nur die Bahnhöfe Lambach, Bachmanning, Gaspolthofen, Altenhof, Weibern und Haag am Hausruck, sondern auch die zusätzlich angelegten Haltestellen allesamt außerhalb der Ortzentren lagen. Trotzdem stiegen die Beförderungsleistungen kontinuierlich, blieben insgesamt aber auf bescheidenem Niveau: im Jahr 1913 benützten 71.453 Fahrgäste die Lokalbahn, im Frachtverkehr wurden 19.095 t Güter befördert. Da die Verlängerung von Haag am Hausruck über Pram nach Ried im Innkreis nie zu Stande kam, erreichte die Bahn die erhofften kommerziellen Ziele nicht, vielmehr verschlechterte sich die wirtschaftliche Situation der Lokalbahn AG zunehmend. So wurden bereits vor dem ersten Weltkrieg ernsthafte Überlegungen für eine Elektrifizierung der Strecke angestellt.

Haag am Hausruck mit Bahnhof, Heizhaus und gemischtem Zug, gezogen von einer Lok der Reihe 97. Archv: Otfried Knoll

