

Haager Lies

Die Zeit bis zur Elektrifizierung der Westbahn

Alle mit dem elektrischen Betrieb verbundenen, von der Betriebsunternehmung Stern & Hafferl getätigten Investitionen samt Fahrpark und Unterwerken gingen mit Aufnahme des elektrischen Betriebes am 8. April 1933 in das Eigentum der Österreichischen Bundesbahnen über. Stern & Hafferl hatte auch die 22 dieser Strecke zugeordneten Bediensteten zu übernehmen. Insgesamt waren die Übernahmebedingungen keineswegs zu Gunsten des neuen Betriebsführers gestaltet. Obwohl im Betriebsübereinkommen klar festgelegt, wurde die bahnparallele Bundesbahn-Kraftwagenlinie Linz – Wels – Lambach – Haag – Ried – Braunau nicht eingestellt. Ebenso wenig konnte die Tarifoheit und die Einnahmenezuscheidung im Binnenverkehr der Gemeinschaftsstrecke Lambach – Neukirchen bei Lambach zu Gunsten der Lokalbahn durchgesetzt werden. Dennoch konnten die Beförderungszahlen mit vier täglichen Zugpaaren und - trotz Bedienung neuer Haltestellen - einer Reduktion der Fahrzeit auf rund eine Stunde schon im ersten Betriebsjahr auf 85.356 Personen und 23.345 t Güter gesteigert werden. Reichsbahnära und Nachkriegszeit bewirkten eine enorme Zunahme der Verkehrsleistungen. An den vertraglichen und verkehrlichen Verhältnissen änderte sich jedoch nichts. Von den vielen nicht verwirklichten Ausbauprojekten wurde nur jenes einer Flügelbahn von Altenhof nach Kohlgrube 1946 nochmals ernsthaft verfolgt, weil Braunkohle in der Nachkriegszeit ein wichtiger heimischer Rohstoff war. Das Projekt kam aber ebenso wenig zur Ausführung wie die sich immer mehr als fehlend erweisende Verbindung nach Ried im Innkreis.

1933

1948
1949

2009

Gleichstromzug der Haager Lies im Bahnhof Lambach um 1938.



Archiv: Stern & Hafferl

Lokalbahnzug mit Dampf-Vorspannlok Reihe 75 im Bahnhof Lambach 1949.



Foto: Walter Kramer, Archiv Stern & Hafferl

Im Betriebsführungsvertrag von 1932 war bereits festgehalten, dass die von Stern & Hafferl errichtete Gleichstromfahrleitung über den Westbahngleisen im Hinblick auf die geplante Elektrifizierung dieser Hauptstrecke nur als Provisorium anzusehen sei. Der Zweite Weltkrieg verzögerte zwar dieses Vorhaben, aber 1948 begann tatsächlich die Fortsetzung der Westbahn-Elektrifizierung von Attnang – Puchheim bis Linz und weiter nach Wien. Hierfür wurde das bei den ÖBB etablierte, mit der Lokalbahn aber nicht kompatible Wechselstromsystem 15 kV/16 2/3 Hz angewendet. Vertragsgemäß musste die erst 15 Jahre alte Gleichstrom-Fahrleitungsanlage zwischen Neukirchen bei Lambach und Lambach von Stern & Hafferl wieder abgetragen werden. Am 12. Mai 1949 wurde der Wechselstrombetrieb auf der Westbahnstrecke bis Linz aufgenommen. Als Zwischenlösung erhielten nun die Lokalbahnzüge in diesem Abschnitt eine Dampflok vorgespannt. Für die Fahrgäste bedeutete dies einen eklatanten Rückschritt: Die Züge konnten nun weder elektrisch beleuchtet noch beheizt werden! Immerhin benutzten selbst nach dem Rückgang der Verkehrsspitzen der Nachkriegszeit (1945: 396.026 Fahrgäste, 1946: 639.679, 1947: 608.012) im Jahr 1948 noch 470.913 Fahrgäste die Lokalbahn!

Im strengen Winter 1942 bei Weinberg-Geboltskirchen. Archiv: Stern & Hafferl

