

# stern & hafferl

Visionen mit Tradition



# **stern & hafferl**

---

**Visionen  
mit  
Tradition**

**1883 - 2003**

**Heinrich Marchetti**

Impressum:

Copyright © 2003  
by GEG Werbung GmbH

Gestaltung und Vertrieb: GEG Werbung GmbH, A-4810 Gmunden, Aubauerstraße 17  
Redaktion: DDr. Heinz Marchetti, A-4810 Gmunden  
Herausgeber: Stern & Hafferl Holding  
Druck und Bindung: Salzkammergut Media

Printed in Austria

Erstauflage - Gmunden - 2003

ISBN: 3-9501763-0-6

<b>Vorworte</b>	Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer	I
	Landeshauptmann-Stellvertreter Dipl. Ing. Erich Haider	II
	Landesrat KommR Josef Fill	III
	Bürgermeister Heinz Köppl	IV
	Dipl. Ing. Helmut Neumann	V
<b>Überblick</b>	Einleitung	VII
<b>Zum Inhalt</b>	<b>Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der Gründerzeit</b>	<b>1</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Technischer Fortschritt, Wissensaneignung und praktische Anwendung in Österreich</li><li>• Die Dampfmaschine und ihr Einsatz im Verkehr wie am Beginn der Erzeugung elektrischer Energie</li><li>• Die Elektrizität als neuer Energieträger</li></ul>	
	<b>Die Firmengründer des Unternehmens</b>	<b>4</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zu den Persönlichkeiten von Josef Stern und Franz Hafferl</li></ul>	
	<b>Josef Stern</b>	<b>5</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vorfahren und Kinderzeit</li><li>• Schul- und Studienjahre, Lern- und Lehrjahre in der Gründerzeit</li><li>• Die erste Anstellung bei einem Großen des Bahnbaues</li><li>• Erweiterung der Praxis im Lokalbahnbau und beim städtischen Verkehr</li></ul>	
	<b>Franz Hafferl und seine Familie</b>	<b>12</b>
	<b>Ein Beginnen im neunzehnten Jahrhundert - die Firmengründung und Anfänge des Unternehmens</b>	<b>13</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vom konzessionierten Gewerbe zum technischen Büro für Lokalbahnen Stern &amp; Hafferl</li><li>• Die Anfänge mit Projekten und Bauten im Stadtverkehrsbereich</li><li>• Städtische Tertiär-Bahnen von Böhmen bis Siebenbürgen und an der Adria</li><li>• In zwei Jahrzehnten fast 200 km geplante und geleitete Lokalbahnbauten</li><li>• Das Bauunternehmen Stern &amp; Hafferl O.H.G.</li><li>• Planungen, Konzessionserwerb und Bahnbauten 1886 bis 1894</li><li>• Die Salzkammergut-Lokalbahn, "Sie Kommt Gar Langsam und Bedächtig", zeitlebens das Lieblingsprojekt von Josef Stern</li><li>• Die Schafberg-Bahn, über ein Jahrhundert fast ein "Perpetuum Mobile"</li></ul>	

## Zum Inhalt

- Die Umgründung und neue Niederlassung im Salzkammergut -  
der erfolgreiche Weg in die Provinz und nach Gmunden** 30
- Die Wiener Büroadressen zwischen 1883 und 1919
  - Die Tätigkeiten des Ingenieurbüros im Eisenbahnbau 1894 bis 1903
  - Ein neuer Aufgabenkreis des Unternehmens: von der Einrichtung der ersten "Elektrischen" sowie Ersatzbauten um die Jahrhundertwende
  - Die Gmundner Lokal- oder Straßenbahn
  - Ersatzbautätigkeiten in der Umstellungsphase
  - Die letzten durch Stern & Hafferl errichteten Dampf-Lokalbahn-Linien
  - Die Gurktalbahn
  - Die Vellachtalbahn
  - Die Almtalbahn
  - Die Bahn nach den beiden Metz
- Der weitere Lebensweg der Familien Stern und Hafferl** 45
- Der Familiensinn von Josef Stern - die Jahre von 1875 bis um die Jahrhundertwende
  - Franz Hafferl und seine Liebe zu Fotogrammetrie und Reisen
- Im zwanzigsten Jahrhundert bis nach dem ersten Weltkrieg -  
vom Bahnbau-Einzelunternehmen zur vielseitigen Firmen-  
Gesellschaftsgruppe** 49
- Der Bahnbereich*
- Ein Höhepunkt an Planungen von 1904 bis 1914
  - Vom Bahnbauunternehmen Stern & Hafferl 1883 bis 1951 errichtete Bahnen
  - Das "Novum" im neuen Jahrhundert: die elektrischen Bahnen von Stern & Hafferl
  - Die elektrische Bahn Unterach-See
  - Die Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach
  - Die Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf
  - Von Linz ins Eferdinger Becken: die Lokalbahn Linz-Eferding-Waizenkirchen
  - Die Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee
  - Die Lokalbahn Ebelsberg-St. Florian, ein realisiertes Teilstück der geplanten Bahnstrecke von Linz nach Steyr

## Zum Inhalt

<b>Die Elektrizität als neue Unternehmens-Strategie bei Stern &amp; Hafferl</b>	<b>66</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ein zündender Gedanke, die Anfänge in St. Wolfgang</li><li>• Ein zweiter Anlauf mit Dampfkraftwerk und "Elektrischer" in Gmunden</li><li>• Der Ausbau der Stromerzeugung im Rahmen der Baufirma Stern &amp; Hafferl</li><li>• Das Traunfall-Wasserkraftwerk und die erste Leitungsausdehnung</li><li>• Das erste Speicher-Wasserkraftwerk Dietlbach und weitere Netzentwicklung Richtung Salzburg</li><li>• Fremd-Kraftwerksprojekte und Überlegungen zur Weiterführung der E- Werke</li></ul>	
<b>Die Gründung der Elektrizitätswerke Stern &amp; Hafferl-Aktiengesellschaft 1906 - eine der bedeutendsten Elektrizitäts-Gesellschaften in Österreich-Ungarn</b>	<b>77</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Erste neue Speicher-Kraftwerke der Gesellschaft beim Münich-, Offen- und Schwarzensee sowie der Netzausbau bis 1909</li><li>• Der Höhepunkt der Gesellschafts-Entwicklung: der Bau der Gosauwerke und das weitere Leitungswachstum</li><li>• Werbemaßnahmen und volkswirtschaftlicher Einsatz am neuen Strommarkt</li><li>• Stern &amp; Hafferl projiziert monarchieweit Wasser-Kraftwerke</li><li>• Kriegsbedingte Probleme und kriegswirtschaftlicher Einsatz der Gesellschaft</li><li>• Bau neuer Wasser-Kraftwerke und Erweiterung der Geschäftstätigkeit auf Anforderung der Heeresverwaltung in Richtung Bergbau sowie Aluminiumerzeugung</li><li>• Die Nachkriegszeit allgemein bis zum Tod der Firmengründer 1924/25</li><li>• Der Kraftwerks-Projektbereich nach dem Kriege</li><li>• Die Kraftwerksbauten der Nachkriegsjahre</li><li>• In wenigen Jahren eine Verdoppelung des Versorgungsnetzes</li><li>• Berechtigte Sorgen: aufkommende Konkurrenz und wachsender Fremdeinfluss auf die Gesellschaft</li></ul>	
<b>Bergbau und Aluminiumfabrikation bei Stern &amp; Hafferl</b>	<b>102</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Der Bauxitbergbau</li><li>• Der Braunkohlebergbau</li><li>• Stern &amp; Hafferl und die Aluminiumerzeugung in Steeg</li></ul>	

## Zum Inhalt

<b>Die Gmundner Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft</b>	<b>107</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Der Wunsch nach einer Straßenbahn bedingt die Gründung der Gesellschaft</li><li>• Erste Aufgabenstellung des Unternehmens</li><li>• Die Weiterentwicklung der früheren Jahre</li><li>• Der Versuch des Einstieges ins große Elektrizitätsgeschäft</li><li>• Planungen und Wachstum in Gmunden</li><li>• Restriktiver Betrieb und rückläufiger Geschäftsgang im Krieg</li><li>• Die erste Nachkriegszeit bis zum Tod der Gründer 1924/ 25</li></ul>	
<b>Der Bahnsektor in der Nachkriegszeit bis 1924 / 25 - Planungen von Bahnen, ihre Elektrifizierung sowie Werksbahnanlagen</b>	<b>115</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Bahnprojekte 1915 bis 1925</li><li>• Erste Elektrifizierungen durch Stern &amp; Hafferl</li><li>• Industrie- und Werks-Bahnanlagen</li><li>• Die Erwerbung der Salzkammergut-Lokalbahn AG und ihr Besitz in den Jahren 1923 bis 1925</li></ul>	
<b>Nicht bloß Bahnen waren öffentliche Verkehrsträger</b>	<b>121</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Busse kontra Stern &amp; Hafferlsche Bahnen - erste Autobuslinien anstelle von Lokalbahnen</li><li>• Schiff-Fahrt als erweitertes Angebot von Stern &amp; Hafferl - von den Anfängen 1895 bis 1925</li><li>• Erste Versuche am Traunsee</li><li>• Elektroboote am Attersee</li><li>• Ein zweiter Bootsbetrieb am Wallersee</li><li>• Die Übernahme der Dampf-Schiffahrt und die Entwicklung nach dem Krieg am Attersee</li></ul>	
<b>Die Fremdenverkehrswelt des Josef Stern</b>	<b>125</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ein Beginnen nahe der Heimat am Schafberg</li><li>• Die Fortsetzung am Traunsee</li><li>• Interessante Projekte in Tourismus-Kernländern der Monarchie</li><li>• Und noch einmal zurück ins Salzkammergut</li><li>• Schwerpunktbereiche von Tourismusplanungen: der Traunsee und Attersee</li><li>• Auch im Salzburgischen gibt es Aufträge</li><li>• Die Wiederaufnahme von Fremdenverkehrs-Planungen in der Nachkriegszeit</li></ul>	

## Zum Inhalt

<b>Der letzte Lebensabschnitt von Josef Stern und seine Einbeziehung von Familienmitgliedern in die Firmengesellschaften</b>	<b>133</b>
<b>Die zweite Generation übernimmt das Unternehmen und seine dritte bereitet sich auf ihre Mitwirkung vor</b>	
<b>Die Änderung in der Betriebsstruktur</b>	<b>137</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Organisation neu</li><li>• Bau- und Betriebsunternehmung Stern &amp; Hafferl Nachfolger Ing. Karl Stern &amp; Komp.</li><li>• Schon ein Traditionsunternehmen - Zum Andenken an Oberbaurat Dr.h.c. Josef Stern und Firmenjubiläen</li></ul>	
<b>Der weitere Weg der Gesellschaften und der Familie</b>	<b>140</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Das Schicksal der EW Stern &amp; Hafferl A.G.</li><li>• Die Grundner Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft</li><li>• Bahngesellschaften</li><li>• 1938 versuchte Machtübernahme auch bei Stern &amp; Hafferl</li><li>• Das persönliche Leben der zweiten Generation in der Firma und der Familie</li></ul>	
<b>Die Stern &amp; Hafferl - Bauunternehmung 1926 bis 1945</b>	<b>148</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Der Projektbereich</li><li>• Die letzten großen Bauvorhaben in der Zeit des Wirtschaftsaufschwunges bis 1930 und die Mitwirkung von Mauritz Balzarek</li><li>• Eine Durststrecke in den dreißiger und Kriegs-Jahren: Keine Auslastung für den Baubetrieb in Kriegszeiten, aber dennoch immer eine Beschäftigung der Mitarbeiter</li></ul>	
<b>Die Aktivitäten der Firmen Stern &amp; Hafferl im oberösterreichischen Bergbau der Zwischenkriegszeit</b>	<b>156</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Braunkohlelagerstätten an der Salzach</li><li>• Die Bauxitvorkommen in der Unterlaussa</li></ul>	
<b>Auf der Suche nach neuen Wegen in der Bahnbetriebsabteilung</b>	<b>160</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Der Einsatz von Stern &amp; Hafferl ums Überleben und den Erhalt von Bahnen</li></ul>	



<b>Das Bahnbetriebsunternehmen 1926 - 1945</b>	<b>164</b>
<i>Die Lokalbahnen am Attersee</i>	
• Von Unterach nach See und zurück	
• Über St. Georgen nach Attersee oder Vöcklamarkt	
<i>Die Vorchdorfer Bahn zum Traunsee</i>	
<i>Die Lokalbahnen um Linz</i>	
• Die Lokalbahn Linz-Eferding-Waizenkirchen oder (ab 1939) Linzener Lokalbahn	
• Die Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach	
• Die Lokalbahn Ebelsberg - St. Florian, 1939 Teil der Linzer Lokalbahn-AG	
<i>Die Lambacher Lokalbahnen, zwei weitere Bahnen unter der neuen Betriebsleitung von Stern &amp; Hafferl</i>	
• Die Lokalbahn Lambach-Vorchdorf (<LV>)	
• Die Lokalbahn Lambach-Haag am Hausruck (<LH>)	
<b>Die Atterseeschifffahrt 1926 bis 1945</b>	<b>175</b>
<b>Der Beginn des Kraftwagenliniendienstes bei Stern &amp; Hafferl von 1927 bis 1945</b>	<b>178</b>
• Allgemeine Voraussetzungen in Oberösterreich	
• Der erste Bus und eine erste Linie rund um den Attersee	
<b>Die Elektrizitäts-Werke Stern &amp; Hafferl A.G. bis zur Fusion 1929</b>	<b>181</b>
• Die Finanzierungslage unter neuer Führung	
• Letzte Investitionen im Kraftwerks- und Anlagenbereich	
• Die Aluminiumwerke in Steeg	
• Der Aufbau und Ausbau des Versorgungsgebietes, Werkstätigkeit durch eine eigene Konsumentenzeitung sowie Preisausschreiben und Wettbewerbe	
• Die EW planten für eine lange Zukunft vor, die heute Wirklichkeit ist	
• Die Fusion zur Österreichischen Kraftwerke-Aktiengesellschaft und deren Weiter-Bestand auf Basis der EW Stern & Hafferl AG	

## Zum Inhalt

<b>Die Gmundner Elektrizitäts-A.G. bis 1939 und die Gmundner Elektrizitätsgesellschaft bis 1945</b>	<b>190</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• In der Stromversorgung</li><li>• Die Gmundner Lokalbahn</li><li>• Eine Verlängerung der Gmundner Lokalbahn</li><li>• Wirtschaftliche Probleme und politische Zwänge</li><li>• Bestandsvertrag mit der Gemeinde Gmunden</li><li>• Die Stromabgabe</li><li>• Straßenbahn Gmunden</li></ul>	
<b>Die zweite und dritte Familien-Generation leisten Wiederaufbauarbeit</b>	
<b>Die Zeit vom Kriegsende bis zum Tod von Karl Stern 1967 und Hugo Neumann 1968</b>	<b>194</b>
<i>Unternehmungen und Familien</i>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Unternehmensstruktur der Stern &amp; Hafferl-Gruppe</li><li>• Die Österreichischen Kraftwerke Aktiengesellschaft, vormals Elektrizitätswerke Stern &amp; Hafferl Aktiengesellschaft</li><li>• Die Salzach-Kohlenbergbaugesellschaft</li><li>• Das öffentlich-berufliche und private Leben der Familienmitglieder</li><li>• Ehrung und Anerkennung von Josef Stern, auch Jahrzehnte nach seinem Tod</li></ul>	
<b>Das Bauunternehmen Stern &amp; Hafferl Die Wieder-Aufbau-Phase und neue Aufgabenbereiche 1945 bis 1968</b>	<b>204</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Erste Planungen von fremden und eigenen Projekten</li><li>• Die ersten Nachkriegsjahre bis 1952</li><li>• Die fünfziger Jahre, der Einstieg ins Wohnbaugeschäft und die Ausweitung der Bauarbeiten bis zum Brückenbau</li><li>• Der Aufschwung in den sechziger Jahren bis 1968</li><li>• Das erste Nachkriegs-Viertel-Jahrhundert in der Gesamtentwicklung</li></ul>	
<b>Die Salzach-Kohlenbergbau-Gesellschaft 1947 von Stern &amp; Hafferl begründet und aufgebaut</b>	<b>211</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Bedeutung von Stern &amp; Hafferl als Projektant, Miteigentümer, Schürfrechtsbesitzer und oberste Bauleitung</li><li>• Die Tätigkeit von Stern &amp; Hafferl als reine Baufirma und Wohnungserrichter</li></ul>	

## Zum Inhalt

<b>Die Betriebs-Direktion und von ihr betreute Verkehrsunternehmen von 1945 bis 1968</b>	<b>216</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Betriebs-Direktion Stern &amp; Hafferl</li><li>• Die letzten Bahnprojekte in Oberösterreich</li></ul>	
<i>Die von Stern &amp; Hafferl betriebenen Bahnen</i>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Straßenbahn Unterach-See (&lt;STUS&gt;), das Ende einer Stern &amp; Hafferlschen Lokalbahn</li><li>• Die Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee</li><li>• Die Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf</li><li>• Die Lokalbahn Lambach-Vorchdorf</li><li>• Die Lokalbahn Lambach-Haag (&lt;LH&gt;)</li><li>• Die Linzer Lokalbahn-Gruppe</li><li>• Die Lokalbahn Linz- Eferding-Waizenkirchen (&lt;LLB&gt; oder &lt;LILO&gt;)</li><li>• Die Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen- Peuerbach (&lt;NWP&gt;)</li><li>• Die Florianer Straßenbahn (&lt;EF&gt;)</li><li>• Die Nebenbahn Bürmoos-Trimmelkam (&lt;BT&gt;)</li><li>• Exkurs: Die Salzkammergut-Lokalbahn, die Bemühungen um ihren Erhalt durch Stern &amp; Hafferl seit 1945 sowie ihre Stilllegung 1957</li></ul>	
<b>Schifffahrt, Buslinieneinrichtung und Seilbahnbeteiligung 1945 bis 1968</b>	<b>230</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Stern &amp; Hafferl-Schifffahrt am Attersee von 1945 bis 1968</li><li>• Der Linien-Bus- und Sonderfahrten-Betrieb in seinen Anfängen bis 1968</li><li>• Seilbahn-Betriebe, ein neues Betätigungsfeld?</li></ul>	
<b>Die Gmundner Elektrizitäts-Gesellschaft von 1945 bis 1968 - Ein Wiederbeginnen Ende der vierziger Jahre und Modernisierungen bis in die sechziger Jahre</b>	<b>235</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Stromversorgung</li><li>• Die Gmundner Straßenbahn</li></ul>	

## Zum Inhalt

### Die Firmengruppe bis ins 21. Jahrhundert

#### Die Gesellschafterfamilien

239

- Die heutige Unternehmensgliederung: Von der Stern & Hafferl O.H.G. zur Stern & Hafferl-Holding
- Familiensinn und Unternehmergeist durch Generationen - Die Gesellschafter-Familien der dritten bis fünften Generation

#### Von der Betriebsdirektion zur Verkehrsgesellschaft, der jüngste Weg des Verkehrs-Unternehmerzweiges

247

- Die betriebliche Leitung, von der Betriebsdirektion zur Geschäftsführung der Stern & Hafferl Verkehrs-Gesellschaft m.b.H.
- Die Betriebsführungen der Bahnen
- Die "Attergaubahn" von Vöcklamarkt nach Attersee, eine zusätzliche Karriere als Oldtimer-, Bade- und Bummelzug
- Die "Traunseebahn" Gmunden Vorchdorf, der Schüler-, Pendler-, Bratl- und Ripperlzug
- Die Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg, die Museumsbahn und vernünftige Verbindung vom Alpenvorland in den Zentralraum
- Die Lokalbahn Lambach-Haag, der Kampf um ihren Fortbestand sowie neue Möglichkeiten durch die Mit-Benützung der Westbahnstrecke
- Die Linzer Lokalbahn, die bedeutendste privat geführte Lokalbahn Oberösterreichs
- Die Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach wird ein Teil der Linzer Lokalbahn
- Die Florianer Bahn 1974 am Ende? - Nein, Eisenbahnfreunde beleben sie 1979 als Museumsbahn wieder
- Die SAKOG- Bahn Bürmoos-Trimmelkam, 1994 ein Bestandteil der Salzburger Verkehrsbetriebe
- Die Zukunft von Stern & Hafferl als Regionalbahnanbieter
- Linien, Busse, ein Reisebüro und die Marke "STERN-Reisen" - Ein Spitzenunternehmen im oberösterreichischen Busverkehr
- Einzelne moderne Busse der Stern & Hafferl-Flotte aus den neunziger Jahren bis 2003
- Die Attersee-Schiff-Fahrt verabschiedet sich von vertrauten und erhält moderne Betriebsmittel

## Zum Inhalt

<b>Die Stern &amp; Hafferl Bau-Gesellschaft: Vielfältiges, ideen- und umfangreiches Bauen in der Welt von heute</b>	<b>274</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Vom Projektieren und Planen</li><li>• Die siebziger Jahre (1969 - 1980)</li><li>• Die achtziger Jahre (1980 - 1991)</li><li>• Von den neunziger Jahren ins 21. Jahrhundert (1992 - 2003)</li></ul>	
<b>Die Gmundner Fertigteilegesellschaft, eine Kooperation zweier Firmengruppen aus der Baubranche</b>	<b>291</b>
<b>Die SAKOG, der zweite Teil und das Ende der Geschichte</b>	<b>296</b>
<b>Die GEG-Gesellschaften und die Gmundner Straßenbahn</b>	<b>297</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Die GEG</li><li>• Von Stromversorgung zum Anlagenbau, Elektroinstallation, zum EDV-Spezialist und der Energie-Sparmesse</li><li>• Die neue Gmundner Straßenbahn - eine Verbindung von Tradition und modernen Innenstadt-Verkehrserfordernissen</li><li>• Die GEG Elektrobau Gesellschaft, die Verlängerung des erfolgreichen Weges der GEG</li><li>• Die GEG Werbung, der Partner für professionelle Öffentlichkeit</li><li>• Die Media Wall Marketing Gesellschaft</li></ul>	
<i>Media Consult und Consult Real, die Töchter der GEG Werbung Tschechien</i>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Media Consult</li><li>• Die Consult Real</li></ul>	
<b>Lokalbahnen in Oberösterreich</b>	<b>308</b>
<b>Geplante Lokalbahnen in Oberösterreich</b>	<b>309</b>
<b>Quellen- &amp; Literaturverzeichnis</b>	<b>310</b>
<b>Bildautoren- und Bildquellen-Verzeichnis</b>	<b>320</b>

# Stern & Hafferl Verkehr





LH Dr. Josef Pühringer

## *Oberösterreichische Pioniere*

Elektrizität und Mobilität sind aus unserem modernen Leben fast nicht mehr wegzudenken. Für uns ist der Strom aus der Steckdose ebenso selbstverständlich, wie eine Fahrt mit dem Zug oder mit der Straßenbahn. Aber damit solche Annehmlichkeiten alltäglich werden können, braucht es Vordenker, Visionäre und Pioniere.

Der Unternehmer Ing. Josef Stern und sein Partner Ing. Hafferl waren solche Visionäre und Pioniere. Ihnen verdanken wir die Elektrizitätswirtschaft und den Beginn eines modernen Verkehrs in Oberösterreich. Vor 120 Jahren begann der Siegeszug des oberösterreichischen Vorzeigunternehmens Stern & Hafferl. Das Unternehmen kann auf eine erfolgreiche Geschichte zurückblicken, die die Gründung und den Bau von Kraftwerken, Fabriken, einer Bergwerksanlage, Krankenhäusern, Wohnungen, etc. umfasst. Damit hat es viel zum wirtschaftlichen Aufbau unseres Bundeslandes beigetragen.

Ich danke den Unternehmerfamilien, die das Unternehmen seit Generationen in bewährter Weise leiten, und den mehr als 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die sich täglich dafür einsetzen, dass Stern & Hafferl auf der Erfolgspur bleibt.

Zum 120-jährigen Jubiläum gratuliere ich ganz herzlich und wünsche dem Unternehmen noch viele weitere erfolgreiche Jahre!

Ihr

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Dr. Pühringer'. The signature is fluid and cursive.

Dr. Josef Pühringer  
Landeshauptmann



UH-Stv. DI Erich Haider

## *Tradition und Zukunft*

1883 wurde die Firma in Wien gegründet und in nur zwei Jahren konnten bereits Lokalbahnen in Böhmen, Siebenbürgen und an der Adria in der Länge von 200 km geplant und betreut werden. Diese Erfolgsgeschichte setzte sich fort.

Die Firma hat immer eine soziale Ader für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gehabt. Auch in schlechten Zeiten wie in den 30er Jahren gab es keine Entlassungen.

Jeder Fahrgast wünscht sich Sicherheit und einen laufenden Betrieb ohne Unterbrechungen. Dazu hat Stern & Hafferl mit seiner Philosophie vom sparsamen Betrieb beigetragen, der mit vielen Ideen und handwerklicher Arbeit bewährte, aber auch gebrauchte Betriebsmittel erneuert und über Jahre einsetzt. Auch mit Bussen, einem Reisebüro und der Schifffahrt wird von der Firma ein ganz wichtiger Beitrag im Bereich Verkehr und Fremdenverkehr unseres Bundeslandes geleistet, wofür ich mich als Verkehrsreferent herzlich bedanke.

Das zweite Standbein ist der Wohnungsbau. Daher können auch heute tausende Wohnungsinhaber in Oberösterreich davon Zeugnis ablegen, dass sie ein Vertrauen in ein Unternehmen wie Stern & Hafferl haben, weil ihre Vorstellungen korrekt erfüllt wurden.

„Ein bewährtes und gutes Unternehmen lebt von guten Mitarbeitern“, diesen fast sprichwörtlichen Satz kann man mit ruhigem Gewissen auch auf Stern & Hafferl anwenden.

Ich gratuliere den Mitarbeiterinnen, Mitarbeitern sowie der Geschäftsführung für das bisher Geleistete und wünsche weiterhin eine ungebrochene Dynamik.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Erich Haider', written in a cursive style.

Dipl.-Ing. Erich Haider  
Landeshauptmann-Stellvertreter





Energie- und Wirtschafts-  
landesrat  
Kommer Josef Fill

## *Stern & Hafferl: Wie aus einer Vision eine oberösterreichische Tradition wurde*

Es wird Anfang des 19. Jahrhunderts gewesen sein und aus Anlass der ersten Versuche mit "pferdelosen" Fortbewegungsmitteln: Jede Geschwindigkeit, die jene eines Pferdes überschreite, befanden dereinst so genannte "Experten", sei für den Menschen absolut gefährlich und zumeist sogar tödlich. Das erwähnte Fortbewegungsmittel war übrigens die Eisenbahn - und wie sich schon bald herausstellen sollte, erfreuten sich deren Passagiere auch beim Aussteigen noch durchaus allerbesten Gesundheit. Man sieht also: Es macht durchaus Sinn, wenn man Visionen hat und dabei nicht locker lässt, ehe man diese in die Tat umgesetzt hat.

Nichts anderes passierte in Oberösterreich vor 120 Jahren, als die Firma Stern & Hafferl das Salzkammergut und den Schafberg mit Schienen sowie die Gegend mit Energie versorgte. Und die erwähnten Geistesblitze sind auch heute noch längst nicht den Weg alles Irdischen gegangen: In Gmunden kann man zum Beispiel die älteste noch in Betrieb befindliche Straßenbahn bewundern und benutzen, die als erste elektrische Personenbahn im Land ob der Enns auch international für Interesse gesorgt hatte.

Womit wir bei einem weiteren Kernbereich von Stern & Hafferl angelangt sind - der Erzeugung von Strom aus Wasserkraft, einer der wohl umweltfreundlichsten und nachhaltigsten Formen der Energiegewinnung. Umso mehr freut es mich als Energie- und Wirtschaftslandesrat, wenn die Energie AG eine Nachfolgerin der Mutterfirma E-Werke Stern & Hafferl ist, die selbst voll auf Zukunftskurs geht.

Ihr Wirtschaftslandesrat

Kommer Josef Fill  
Energie- und Wirtschaftslandesrat



Bürgermeister  
Heinz Köppl

Stern & Hafferl feiert seinen 120. Geburtstag. Davon sind 109 Jahre auch ein Teil der Geschichte und Wirtschaft der Stadt Gmunden. Nicht nur, dass heute ein hoher Prozentsatz an Arbeitsplätzen der ganzen Gemeinde mit dem Firmensitz Arkadenhaus verbunden ist, verdankt Gmunden Josef Stern, dem Gründer der Unternehmensgruppe die berühmte Straßenbahn aus dem Jahre 1894 und gleichzeitig eine der frühesten Stromversorgungen einer Stadt in Oberösterreich.

So wie Gmunden früh mit einer höheren Schule und Kanälen vor den bedeutendsten Städten des Landes punkten konnte, hat es damit einen Innovationsvorsprung bekommen. Dieser wirkte sich im ganzen 20. Jahrhundert und auch jetzt aus. Der sichere Bestand eines der bedeutenden Bau- und Verkehrsunternehmen Oberösterreichs mit über 500 Beschäftigten, der ältesten, aber modern vom Unternehmen betriebenen Straßenbahn Europas, aber auch die Präsenz der Energie AG, dem durch Stern & Hafferl hier 1906 angesiedelten Nachfolgeunternehmen den früheren E-Werken Stern & Hafferl, sind für den zentralen Ort Gmunden mit den vielen Arbeitsplätzen und ausgeprägter Kaufkraft von lebensnotwendiger Bedeutung.

Wer weiß heute noch, dass Josef Stern einst die elektrische Beleuchtung der berühmten Esplanade eingeführt und den Strom dazu kostenlos abgegeben hat, das erste elektrische Boot auf einem österreichischen See überhaupt hier, vor der Kulisse des Traunsteins bereits 1896 erprobt hat und für den Fremdenverkehr der Stadt ausgezeichnete Pläne für einen Kurpalast zeichnen ließ, eine Art Stadttheater und Kongresshaus Toskana in einem, mitten in der Stadt.

Die Unternehmensgruppe Stern & Hafferl war und ist von starken, hoch angesehenen Persönlichkeiten geprägt; Werte wie Ethik, soziales Handeln und ausgeprägtes Gerechtigkeitsdenken waren und sind ihnen wichtige Säulen.

Modern sein, bedeutet nicht den Zeitgeist einfach übernehmen, sondern mit eigenen sinnvollen wie realistischen Ideen zu bereichern. Die von Stern & Hafferl gelebte technische Fantasie, umgesetzt in ihren vielen Arbeiten und gepaart mit Wirtschaftlichkeit, braucht eine Stadt. Man kann sich nur wünschen, dass dieser Stern & Hafferlsche Geist bereit ist, wie die ganzen Jahre zuvor, die Gegenwart und Zukunft von Gmunden mitzugestalten.

Gmunden ist stolz auf diese Firmengruppe und deren Handlungspersönlichkeiten.

Herzlichst

A handwritten signature in black ink that reads "Heinz Köppl". The signature is written in a cursive, flowing style.

Heinz Köppl  
Bürgermeister



Dipl. Ing. Helmut Neumann

Der Gedanke, eine Firmengeschichte Stern & Hafferl verfassen zu lassen, wurde aus der Überlegung geboren, dass Familienunternehmen unserer Konstruktion heute eher selten geworden sind und es daher wichtig wäre, die wechselvolle, aufregende, oft schwierige Entwicklung über zwölf Jahrzehnte für die jetzt lebenden und künftigen Generationen in Wort und Bild festzuhalten.

Der Autor DDr. Heinrich Marchetti hat in mühevoller Arbeit eine Unzahl von zum Glück noch vorhandenen Schriftstücken, Plänen und Fotos gesichtet. Sie wurden in lebendiger Form zu einem Geschichtswerk, vier Generationen der Unternehmensführung erfassend, gestaltet, wofür ihm besonderer Dank gebührt.

Das nun vorliegende Buch möge leitenden Persönlichkeiten in Politik und Wirtschaft, Geschäftspartnern, unseren Mitarbeitern und Pensionisten, überhaupt allen Interessierten Einblick in unsere Firma geben, von ihrer Gründung bis heute, mit seiner doch wohl bedeutenden Auswirkung auf die verschiedenen Bereiche der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes Oberösterreich - und weit darüber hinaus. Die wirtschaftlichen und politischen Umstände haben die Dispositionen immer wieder für die weitere Unternehmensführung beeinflusst. So ergibt sich ein oft verändertes Bild für die im Laufe der Zeit recht unterschiedlich entwickelnden Sparten des Unternehmens.

Diese unsere Spartenvielfalt hat vor allem in den letzten Jahren bzw. Jahrzehnten zur Gründung und Umgründung von Gesellschaften und Errichtung von Tochter-Gesellschaften geführt, die ihre operativen Aufgaben erfolgreich weitgehend selbständig bewältigen. Um den Zusammenhalt im Familienunternehmen zu gewährleisten, sind alle diese Gesellschaften letztendlich in der Stern & Hafferl Holding GesmbH zusammengefasst, in der Mitglieder der Gesellschafterfamilien ihre Rechte ausüben. Geschäftsführer (und Gesellschafter) in den operativen Gesellschaften waren und sind derzeit ausschließlich Familienmitglieder.

Man war bereits als Kind im Elternhaus mit den Geschichten eines Familienunternehmens vertraut. Viele erfreuliche Erlebnisse, aber auch manch kritische Phase sind aus dieser Zeit in Erinnerung geblieben. Seit 1949 war es mir als Mitarbeiter in steigender Verantwortung möglich, die Zukunft des Gesamtunternehmens mit zu gestalten.

Ein Leitsatz stand und steht wohl in der Familiengesellschaft über allem Tun:

"Was Du ererbt von Deinen Vätern hast, erwirb es, um es zu besitzen".

In meinem und im Namen aller Gesellschafter ergeht bei dieser Gelegenheit der Dank an alle öffentlichen Institutionen, Auftraggeber, Kunden und vor allem an unsere Mitarbeiter. In dieser langen Zeit haben sie ihren großen Teil dazu beigetragen, wenn heute ein so umfassender, erfreulicher Leistungsausweis vorgelegt werden kann.

Nun geht der Blick voraus, in hoffentlich viele, weitere erfolgreiche Jahre des Unternehmens Stern & Hafferl.

Dipl.-Ing. Helmut Neumann  
Geschäftsführender Gesellschafter der Stern & Hafferl GesmbH

## Einleitung

### *Stern & Hafferl, eine Unternehmensgeschichte, die zugleich Firmengeschichte ist*

1883 gab es bereits zahlreiche Baubüros, Bau- und Eisenbahnunternehmen sowie erste E-Werke in Wien und der Provinz. Aber kaum eines davon brachte die Zähigkeit auf, die letzten 120 Jahre mit all ihrer enormen Veränderung zu überleben. Die Tradition eines Betriebes hat unleughaft ihre Stärken, weil sie für die Qualität eines Unternehmens steht, für die Führungsstärke durch die Zeiten und den andauernden Willen zum Neuen, ohne die es keine Entwicklung und damit Weiterbestand eines Betriebes gibt.

Junge Techniker, die sich selbständig machen, sind heute die Hoffnung der Wirtschaft und waren es bereits bei der Firmengründung. Denn schon beim Studium haben Josef Stern und Franz Hafferl Einsicht bewiesen, den damaligen Motor der Wirtschaft, die Eisenbahn in ihren Lebensweg zu integrieren und dann die Chance genutzt, ihre Ideen dazu durch den Aufbau eines eigenen Bahnplanungsbüros zu verwirklichen. Klug war, sich im speziellen sowohl den neuerdings öffentlich geförderten Lokalbahnen als dem zunehmenden Stadtverkehr in der Form von Dampftramways zu widmen.

Mit geringen Mitteln schaffte man es, als erste Stufe ein Projekt- und Bauführungsbüro in einem Wiener Miethaus einzurichten. Dass eine gute Planung für einen erfolgreichen Arbeitsablauf sehr wichtig ist, hat sich für Stern & Hafferl damals und bis heute als richtig erwiesen. Mit potenten Auftraggebern zusammenzuarbeiten, gehört auch mit zum Erfolgsrezept von Stern & Hafferl. Es führte die junge Firma durch die ganze, damals weite Monarchie Österreich-Ungarn und über deren Grenzen hinaus. Innerhalb von nicht einmal zehn Jahren verfügte Stern & Hafferl über den besten Ruf, hatte eine eigene Baufirma etabliert, bemühte sich nicht mehr um Subaufträge allein, sondern suchte bereits um eigene Bahnkonzessionen an. Man befand sich am richtigen Weg.

Josef Stern schreibt damals in seinem Buch über die Lokalbahnen nicht vom Gewinnstreben und damit verbundener Risikobereitschaft, sondern von einer „sozialen Wärme“, die Stern & Hafferl bei seiner Belegschaft wie ein roter Faden bis heute begleitet hat. Auch die „moralische Unterstützung“ der „öffentlichen Meinung“ war ihm bedeutsam, womit er eine Umweltidee, die Rücksichtnahme auf den Mitmenschen bei Projekten schon vorweggenommen hat.

Die zum Teil politisch und wirtschaftlich erklärbaren Tiefs im Lokaleisenbahnbau, der Stillstand im städtischen Verkehr wie die neuen Entwicklungen im Eisenbahnbetrieb bewogen die Firmenchefs nach zehn Jahren selbst einen Umdenkprozess in Richtung Bahn und Elektrizität einzuleiten. Der auch wegen eines Projektnotstandes in und um Wien ins Salzkammergut, in die Provinz und Heimat getane Schritt der Firmeninhaber stellte schließlich die Weichen für die Zukunft. Selbst ist der Mann, hieß die Devise. Die eigene Akquisitionstätigkeit rückte in den Mittelpunkt. Bereits vorhandene Eigenmittel und gefundene Kreditgeber ermöglichten den Bau des ersten Dampfkraftwerkes in St. Wolfgang und eines zweiten in Gmunden, woraus mit der Errichtung der ersten von Stern & Hafferl auf elektrischer Betriebsbasis gebauten Lokalbahn die Gmundner Elektrizitäts- Aktiengesellschaft entstanden ist. Durch ein kleines Cottageprojekt, den Grundankauf, Bau von Villen und ihren Verkauf, entstand die neue Firmenzentrale, das Gmundner Arkadenhaus. Damit waren auch die Grundlagen für eine Eigenvermögensbasis gelegt.

Noch mussten fast zehn weitere Jahre vergehen, bis das Elektrizitätswissen soweit ausgereift war, dass man die unrentablen Dampf- durch Wasserkraftwerke ersetzen konnte, einen Verbundbetrieb begann und somit elektrische Bahnen leicht und vielerorten planen, bauen und betreiben konnte. In der Zwischenzeit wurden durch Stern & Hafferl die letzten Dampf-Lokalbahn-Bauten und Ersatzbautätigkeiten ausgeführt.

## Einleitung

Zu einem anderen, neuen Ansatzpunkt in der Firmenpolitik gehörte ab den Neunziger Jahren auch der Tourismus. Sowohl Salzkammergut-Lokal- als Schafbergbahn waren der Angelpunkt für ein erstes Fremden-Verkehrskonzept, dem der Einsatz von Elektrizität als effektives Werbemittel gedient hat. Die anfänglich in St. Wolfgang sowie Gmunden durchgeführte Projektierung und der Bau von Hotels und Villenanlagen stellte sich im Ende als unvorteilhaft heraus, während räumliche Planungen wie eine Seenrundreise-Linie, die Elektrifizierung der Rudolfsbahn oder Elektroschiffahrt (von Stern & Hafferl am Traunsee begonnen, am Atter- und Wallersee betrieben), eine Dachsteinbergbahn sowie andere Höhenbahnen und die Einbindung des Salzburger Landes vielfach, wenn auch später durchgeführt worden sind.

Mit der Jahrhundertwende wurde der Ausstieg aus dem Dampfbahnbau vorgenommen. Das erste Wasserkraftwerk entstand, und innerhalb von zehn Jahren eine ganze Kette von solchen Werken. Bis 1925 wurden 14 gebaut und 70 projektiert. In Oberösterreich laufen fast alle noch heute - nach hundert Jahren, manche mit denselben Turbinen, ein Zeugnis hervorragender Arbeit. Die Elektrizitätswerke Stern & Hafferl Aktiengesellschaft wurden nun als drittes Firmenstandbein 1906 gegründet und die Kraftwerke miteinander „verbunden“. Sie bildeten die Basis für ein erstes, das ganze Land überspannende Stromnetz - ohne sie gäbe es heute keine Energie AG.

Die Vorstellung, Stromleitungen immer weiter hinaus zu verlegen und daneben Bahnen mit elektrischem Betrieb zu errichten, war sowohl aus der Situation der Lokalbahn als der Stromabgabe zu erklären. Viele Planungen verliefen im Sande, weil ein Dampfbetrieb inzwischen zu teuer kam, ein elektrischer Betrieb aber an die Errichtung eines Kraftwerkes gekoppelt war. Eine Bahn als Stromverbraucher und zugleich lokaler Stromanbieter sein, erschien hingegen perfekt und hat sich bewährt. Sie ließ Stern & Hafferl allein in Oberösterreich sieben und damit von 1907 bis 1913 alle Bahnen hier errichten sowie in ähnlicher Weise Dutzende hier, im ganzen Staat und Ausland planen. Für den Gesamtstaat ließ man sich eine Studien-Reise in führende Elektrobahnländer Europas einfallen, verfasste darüber ein Werk und sandte es an alle damit befassten Stellen aus. Das von 1910 bis 1911 zur Baureife ausgearbeitete Projekt zur Elektrifizierung der Rudolfsbahn war in der Monarchie für eine längere Bahnstrecke „bahnbrechend“, es wurde nur durch die Militärs verhindert, die zu viele Sabotagemöglichkeiten sahen.

Dieser Strategie verdankt das heutige Bahnnetz Oberösterreichs über weite Strecken seine Existenz, sowohl in Hinsicht auf den Erstbau als den Weiterbestand. Billiger Strom, bei den Lokalbahnen Gleichstrom, im Betriebssystem fast unverwüsthche Triebwagen und sparsame Begleitbauten waren des Rätsels Lösung.

Der Erste Weltkrieg und die Nachkriegszeit bis 1925 bedeuteten kein Ende, keine Stagnation, sondern eine unaufhörliche Weiterentwicklung. Benötigtes Aluminium und eine verbesserte Dampfkraftwerksnutzung ließen neue Kraftwerke und eine Aluminiumfabrik entstehen. Folglich wurden Bauxit- und Kohlenbergwerke mit in das Firmenprogramm eingefügt. Logischerweise nahm der Fremdkapitaleinfluss zu und beunruhigte die Firmengründer. Am Bahnsektor waren die geführten und bereits zum Teil im Eigenbesitz befindlichen Bahnen noch neu und erlebten nach dem Krieg ihr erstes Fahrgast- und Güterhoch. Neue Projekte und Bahnbauten waren hingegen schwer umsetzbar, eine mitgetragene Industriebahn-Gesellschaft ermöglichte die Errichtung von noch zwei Werksbahnen. Nur der Initiative von Dr. Stern verdankte man den kurzen Erwerb der Salzkammergut-Lokal- und Schafbergbahn sowie der Wolfgangsee-Schiffahrt.

## Einleitung

Am Ende eines langen, gut verlaufenen Berufslebens (über 40 Jahre) hatte Josef Stern nach seinem Tod 1924 für seinen Teil schon lange Sorge für die Nachfolge getroffen. Seit über zwanzig Jahre mit der Unternehmensarbeit im Bau-, Bahn- und Elektrizitätsbereich vertraut und systematisch mit Aufgaben betraut, konnten jetzt sein Neffe, Karl Stern, und der Mann seiner Nichte, Hugo Neumann, 1925 die Geschäftsführung von Stern & Hafferl, der GEAG sowie bei den einzelnen Bahnen antreten. Von entscheidender Voraussetzung dafür war, nach dem Tod des zweiten Gründers Franz Hafferl 1925, das von dessen Familie gewünschte Ausscheiden aus dem Unternehmen und die Übernahme der Anteile durch die Familien Stern und Neumann - gleichwie die ausgeglichene Partnerschaft der neuen Firmeneigentümer und Betrauung mit verschiedenen, eigenen Geschäftsbereichen.

Der nun bis 1945 verlaufende Zeitabschnitt kann als ein besonders interessanter, weil zwar stagnierender, ja durch Fusion der E-Werke zur ÖKA rückschreitender, aber in Praxis der Geschäftsführung wirkungsvoller Weg in einer politischen und wirtschaftlichen Krisenzeit bezeichnet werden.

Das Ende der Zwanziger Jahre brachte baulich die letzte Phase eines Aufschwunges, auch die Bahnen wirtschafteten positiv und es wurden Investitionen vorgenommen. Die Fusion der E-Werke zur neuen Österreichischen Kraftwerke Aktiengesellschaft 1929, von langer Hand vorbereitet, war ein wesentlicher Einschnitt im Unternehmen. Man muss dabei feststellen, das die ÖKA bis 1940 keine Kraftwerksbauten mehr vorgenommen und von der durch die E-Werke Stern & Hafferl AG aufgebauten Stromproduktion jahrelang profitiert hat. Bauaufträge im Energiebereich nahmen daher stark ab und Bahnplanungen reduzierten sich auf Elektrifizierungsprojekte. Der schlechte Bahnbetrieb, weil fallende Fahrgast- und Gütertonnageziffern, brachte Einschränkungen und Gegenmaßnahmen wie verstärkte Werbung und eine Suche nach neuen Bahnbetrieben. Die Elektrifizierung und Einbeziehung zweier Bahnen 1931/33 war ein erster, sichtbarer Erfolg. Die Entwicklung eines eigenen Busbetriebes, augenscheinlich eine neue Verkehrsschiene mit Zukunft, unterblieb. Man war Bahnunternehmen und wollte es bleiben. Nur eine Saison-Linie um den Attersee entstand. Den Bahn- und Schifffahrtsbetrieb, jetzt defizitär, hat man bis 1937 durch den Einsatz von privaten Eigenmitteln der Gesellschafter, aus den Gewinnanteilen der ÖKA und der GEAG sichergestellt. Die Aufrechterhaltung des langsam verkleinerten Baubetriebes, der damals anstelle von Bahn- und Kraftwerks-Bauten bereits öffentliche Aufträge und Wohnbauten angenommen hatte, wurde durch Eigenregiearbeiten ermöglicht. Bemühungen in Hinsicht eigener Bauxit- und Kohlebergwerke mußten wieder eingestellt werden.

1933, im fünfzigsten Jahr von Stern & Hafferl, beschäftigte man 180 Personen im Verkehrsbereich, je nach Saison um die 80 bis 120 Leute im Projektbüro und am Bau sowie 27 Beschäftigte in der GEAG. Eine Philosophie aus Sparsamkeit, vorsichtigem Umgang der Betriebsmittel und Einsatz von Eigenkapital, die den beiden Geschäftsführern zeitlebens eigen war, aber ebenso die Verantwortung der Belegschaft gegenüber, haben die Dreißiger Jahre überstehen lassen.

Gefährlich wurde es 1938/39, als die neue Staatsmacht versuchte, die schon auf 25 Leute zurückgegangene Bauabteilung mangels Aufträgen auszuhungern und die Betriebsabteilung selbst zu übernehmen. Die Auflösung dreier Bahnen war vorgesehen, die Eingliederung aller in Oberdonau, auch von Stern & Hafferl privat geführten Bahnen, Bus- und Schifffahrtsunternehmen in eine Gau-Betriebs-Organisation als Endziel beabsichtigt. Der „Unfähigkeit“ des damit befassten Parteigenossen aus dem Altreich, der sich wiederholt verschiedenste Übergriffe hatte zuschulden kommen lassen, sowie dem eindeutigen wirtschaftstreuhanderschen Befund, dass die Firma sozial (Behaltung der

## Einleitung

Mitarbeiter, gute Entlohnung), ohne „Bereicherung“, sogar unter Hinangabe von Eigenvermögen korrekt gewirtschaftet hatte, war es schließlich (wie auch dem Eintritt ins Kriegsgeschehen) zu verdanken, dass diese bedrohliche Hürde genommen wurde. Die Kriegsdauer konnte mit minimalem Baubetrieb, relativ aufrechterhaltener Bahnführung und, nach 1943 erfolgter Abgabe der Stromagenden an die KOD, recht eingeschränktem Arbeitsmöglichkeiten der GEAG bewältigt werden.

Dieselben Geschäftsführer Karl Stern und Hugo Neumann traten 1945, im Pensionsalter noch einmal an, das Unternehmen durch die Nachkriegsjahre zu steuern. Sie versahen sich dabei der höchst aktiven Mitarbeit einer dritten Generation, welche bereits durch ein bestimmtes Hochschulstudium für die Geschäftsbereiche Bau, Verkehr und Elektrotechnik gut vorbereitet war. An sich keine Selbstverständlichkeit. Dieses Miteinander von Alt und Jung, die beiden Herren um die siebzig und dann fast neunzig Jahre, sowie deren Anverwandte und Kinder, zuerst an die dreißig und endlich um fünfzig Jahre, ist gelungen. Damit war eine Geschäftskontinuität in der obersten Firmenleitung durch wieder über 40 Jahre möglich, während die präsumtiven Nachfolger in einer sich stark verändernden Welt, zur gleichen Zeit neue Wege beschritten oder zu beschreiten versuchten.

Das vollständige Ausscheiden aus den Oberösterreichischen Kraftwerken 1947 nach dem zweiten Verstaatlichungsgesetz war nicht zu verhindern. Dass aber durch einen neuen Kohlenbergbau die damalige Sicherung der Energieversorgung von Oberösterreich auch auf Stern & Hafferl zurückgeht, darf auf keinen Fall vergessen werden und hatte mehrere Pluspunkte für das Unternehmen. Hugo Neumann setzte 1947 die Gründung des Salzach-Kohlenbergbaues durch und leitete die Geschäfte während des Betriebsaufbaues durch sechs Jahre.

Damit verbunden war 1949/51 die Projektierung und Bauleitung der lange neuesten Bahn Österreichs auf der Strecke Bürmoos-Trimmelkam sowie ab 1953 die Durchführung von Wohnbauten dort und in Gmunden. Waren bis dahin an die 220 Bahnprojekte und 29 Bahnbauten von Stern & Hafferl bearbeitet und errichtet worden, sollten es die nächsten 50 Jahre gegen 3.500 Wohnungen, davon in 200 Einfamiliehäusern sein, welche das Bauvolumen von Stern & Hafferl bestimmt haben und damals ihren Anfang nahmen. 1959 kam der Brückenbau, heute in Österreich durch das ATROS-Verfahren einsame Spitze, hinzu. Zusammen mit öffentlichen Bauten, Industrie- und Gewerbebau ersetzte man die alten Geschäftsfelder Bahn- und Kraftwerksbau, wengleich 1966 erstmals wieder bei zwei Kraftwerken mitgearbeitet worden ist.

Der Verkehrsbereich, in der Nachkriegszeit durch ein enormes Fahrgastaufkommen ausgepowert, musste mit selbst verbesserten und erneuerten, etwas jüngeren und günstig gebraucht erworbenen sowie umgebauten Betriebsmitteln, der berühmten Stern & Hafferl Bahnphilosophie, das Auslangen finden. Gewinne waren kaum zu erwarten, fallweise Abgänge denkbar und öffentliche Zuschüsse mit Ausnahme bei der Lilo durch Anschaffung von neuen Triebwagen 1951 nicht vorhanden. Dies alles bedingte einen gewissen Erfindungsreichtum der Betriebsleiter, welcher sowohl in der Schifffahrt als dem Bahnbetrieb Eingang gefunden hat. Die Umrüstung auf Dieselmotoren bei den Schiffen, die Gleichrichterwagen auf der Westbahnstrecke oder der Einmannbetrieb mit in den fünfziger Jahren neu aufgebauten und damit modern anmutenden Alt-Triebwagen bei den Lokalbahnen hielten dem Ansturm der Zeit bis in die Sechziger Jahre stand. Dann fanden die ersten, gebrauchten Triebwagen aus den Dreißiger Jahren Einzug in den Fahrpark von Stern & Hafferl. Einzig der Lohnerwagen der Gmundner Straßenbahn aus 1961 war eine Neuanschaffung der GEG. Neu aufgebaut wurde der Buslinienverkehr. Bislang auf die Atterseerundfahrt aus der Anfangszeit des Busverkehrs 1928 beschränkt, arbeitete man nun systematisch an einem Linien-Netz. Neue Busse werden angeschafft, erste Konkurrenzbetriebe übernommen.

## Einleitung

Über zwanzig Jahre Aufbauarbeit waren vergangen, als die beiden Geschäftsführer Karl Stern 1967 und Hugo Neumann 1968 starben. Sechs neue Gesellschafter, darunter zwei Damen, übernahmen die Anteile. In der Geschäftsführung der Bau- und Betriebs-Unternehmung, der GEG sowie bei den Bahnaufsichtsräten und der SAKOG teilten sich die Herren redlich, war man doch dort schon lange leitend tätig gewesen. Investitionen begannen zu laufen, neue Geschäftsfelder wurden gesucht und gefunden.

Gerade um 1967/70 hatte es den ersten wirtschaftlichen Abschwung in der Zweiten Republik gegeben, dem zu begegnen war. Im Betriebsbereich stellte sich das Passagieraufkommen um 1970 als längerfristig rückläufig heraus. Der Individualverkehr hatte zwar seinen Höhepunkt noch lange nicht erreicht, aber die Attraktivität der Stern & Hafferl-Bahnen und Schiffe, speziell mit den doch veralteten Betriebsmitteln war im Sinken. Garant einer neuen Zukunft mussten Erneuerungen und Innovationen sein. Langsam wurde der Fuhrpark durch benützte, gekaufte und erneuerte Triebwagen aus den Fünfziger Jahren sowie Schiffen aus dem Siebziger Jahren ausgetauscht, welche dem Zeitgeist ihrer Benutzer entsprachen. Alte Fahrzeuge kamen an Museumsbahnen, wurden nicht mehr verschrottet, Schiffe leider schon. Die Betriebsergebnisse verbesserten sich, die Fahrgastziffern stiegen.

Mit den Achtziger Jahren kam es zu weiteren positiven Veränderungen. Man hatte ein Stern & Hafferl Bahn- und Schiff-Werbe-Programm gestartet. Begriffe wie „Umweltbahn“, „Oldtimer-Züge“, „Nostalgiebahn“ oder neue Linienbezeichnungen wie „Attergaubahn“, „Traunseebahn“, „Vorchdorferbahn“ und „Haager Lies“ brachten Kunden. Besondere Anziehungsmittel wie Weinverkostungen, Bratzzüge oder Musik und Hochzeit am Schiff haben die Lage ebenso verbessert. Zum anderen kam endlich eine öffentliche Förderung, bis dahin bei Privatbahnen verpönt, in Anwendung. Neue Zweisystemfahrzeuge auf der Haager Lies 1989, die 2000 angeschafften Triebwagen der Lilo und der jetzt bevorstehende Einsatz des 2003 auf der Gmundner Straßenbahn getesteten Siemens-Combino, setzen im Bahnbetrieb andere, neue Maßstäbe. Das Zuviel an Individualverkehr oder wirtschaftliche Aussterben der Altstädte bringt im Bahn- und Nahverkehrsbetrieb von heute zweifelsohne Vorteile.

Unter den zehn Privatbahnunternehmen Österreichs ist Stern & Hafferl der führende Betrieb. Mit 131 Bahnstrecken-Kilometern, sieben, durch eine Fusion heute sechs Bahnen, 268 Personen Belegschaft und an die drei Millionen Fahrgäste bedient man durchschnittlich gut ein Viertel des gesamten, in Österreich privat geführten Bahnverkehrs.

Buslinien-, Mietwagen- und Schüler-Busverkehr wurden ausgebaut. Sie sind heute, zusammen mit den 1974/77 geschaffenen STERN-Reisen, ein gewichtiger Geschäftsbereich geworden. Der überlegte Ankauf von Nachbarbetrieben und Einsatz im Schüler-, Mietwagen und städtischen Verkehr hat das Seine dazu beigetragen. Mit 35 Bussen liegt man im Spitzenfeld oberösterreichischer Buslinien- und Reiseverkehr-Betreiber.

Im Baubereich stellte die, zusammen mit der Gruppe Asamer & Hufnagl 1972 begonnene Tätigkeit im Gmundner Fertigteilwerk eine folgerichtige Entscheidung dar. Das Gleiseindeckungssystem und Stationsprogramm geht derzeit bereits einen globalen Weg.



## Einleitung

Bauten für die öffentliche Hand, Gemeinden und Verbände, die Kirche, Industrie und Gewerbe sind vielfältige Aufgaben geworden. Allgemein hat der Auftragssektor Wohnbau stark zugenommen, die Arbeit für Wohnbauträger geht über den früheren Baubereich Traunsee weit hinaus. Neue, Ende der Siebziger und Mitte der Achtziger Jahre geprägte Begriffe wie BAUMEISTERhaus und AltbauMEISTER oder neuerdings HOLZBAU wurden im Baubetrieb zusätzlich eingebracht. Die Ausweitung zu einer Bauspartenvielfalt, gepaart mit einer guten Planung, zu der auch die wichtige Altbausanierung oder die eigene WOHNUNGSERRICHTUNG-Gesellschaft zählen, macht heute eine Tätigkeit in allen Bereichen des Bauwesens möglich. So lässt auch das ATROS-Verfahren derzeit noch ungeahnte Möglichkeiten im Bereich Baukörper-Verschiebung erwarten.

Letztendlich sind die 1998 und 2000 neu hinzugekommenen Firmen GEG-Werbung und GEG-Elektrobau ein Garant für eine jüngste Erneuerung der Firmenstruktur. Kommunikation in jedweder Form scheint das Thema und eine Entwicklungsschiene des 21. Jahrhunderts zu werden.

Als Ende der Achtziger Jahre die seit 1887 bzw. 1926 bestehende Stern & Hafferl O.H.G., die alte GEG und die Bahngesellschaften 1987 auf besondere Tochter-Gesellschaften aufgeteilt wurden, die nun von einer Holding verwaltet werden, bereitete sich der Übergang von der dritten auf die vierte Geschäftsführungs-Generation vor. Durch Tod (Karl Neumann 1986) und Übergabe von Funktionen (Ingo Stern, 1987; Hugo Neumann, 1989) kam es langsam zu einer Veränderung in der Geschäftsführung. Die Neuverteilung von Gesellschaftsanteilen (Döderlein 1996, Schreckeneder und Alram 1997) und eine Anteilsübernahme (Roschger, 1996), der Eintritt neuer Gesellschafter (Bernhard, Wolfgang und Karl, Georg und Günter Neumann) sowie die weitere Gründung von fünf neuen Tochter- und drei Enkelgesellschaften, darunter der Stern & Hafferl-Holding-, Stern & Hafferl-Verwaltungs-, Stern & Hafferl-Wohnungserrichtungs-, GEG Werbung- und der GEG-Elektrobau-Gesellschaft, benötigten über zehn Jahre. Die Zusammenarbeit und das gemeinschaftliche Handeln aller Familien-Gesellschafter ist zwingend und verpflichtend zum Bestand und der laufenden Erneuerung der Gesamtgruppe.

Die Grundlagen dafür haben vor 120 Jahren Männer um die Dreißig, Josef Stern und Franz Hafferl geschaffen. Die Firmengründung ist aus einer Herausforderung an einen technisch-wirtschaftlich denkenden und zukunftsorientierten Unternehmergeist entstanden. Die systematische Weiterentwicklung aus Büroanfängen, über Geschäftsausweitung und Firmensitzverlegung bis zu einschneidenden Überlegungen, den Bahnbau mit der Elektrizität zu koppeln, aber auch Fremdenverkehr, Schifffahrt und Bergbau als sinnvolle Geschäftsbereiche einzubringen, waren eine zeitlich aufeinander abgestimmte Vorgangsweise. Die Risikominimierung durch exaktes Planen und Berechnen, eine sparsame Betriebsführung und der Einsatz von Eigenmittel für Investitionen bei grossteils geringer Fremdkapitalbeteiligung, zumindest bei der O.H.G., der GEAG und den Bahnen, sowie immer wieder erfolgte Innovationsschübe waren von Anbeginn die wirksame und erfolgreich getätigte, tagtägliche Betriebsphilosophie bei Stern & Hafferl. Mit einer nie absolut auf Risiko und Gewinn ausgerichteten Firmenführung hat man als Verkehrs-, Energie- und Bau-Pionier Ideen eingebracht und weitgehend ihre Umsetzung erreicht.

## Einleitung

Das kontinuierliche Arbeiten in einem kleinen Team und die Leitung der Firmengruppe von zwei bis vier hauptverantwortlichen Geschäftsträgern durch bloß drei Generationen, zweimal über 40 Jahre und einmal 30 bis 40 Jahre muss als gelungen bezeichnet werden. Genauso wie der Ausbildungsstand und das Firmeninteresse der sich abwechselnden Generationen nicht erzwungen werden konnte und erstaunlicherweise bis heute vorhanden ist, war die Permanenz einer jeweils so langen Geschäftsführung zwar erwünscht, aber selbst eine zufällige. Niemand konnte und kann hoffen, gegen achtzig und neunzig Jahre zu werden und bis dahin ein Unternehmen zu leiten. Die Mitarbeit der jüngeren Generation von Anbeginn war genauso erforderlich wie der Umstand, dass deren Spielraum für eigene Verantwortung und neue Ideen nicht zu eingengt war.

Einen modernen, technischen Betrieb durch die Zeiten zu führen und zeitadäquat zu betreiben, mag dieser Führungsabfolge zu verdanken sein, wie der Einsicht, das Innovative immer wieder anzustreben. Visionen mit Tradition als Zweititel dieser Unternehmens-Geschichte bedeuten daher den unaufhörlichen Glauben aus dem Geschehenen Erfahrung zu schöpfen, aber die vorausdenkbare Zeit gleichermassen einzubeziehen. Es war ein Geniestreich von Josef Stern zu begreifen, dass die allgegenwärtige Dampfkraft am Ende ihres Einflusses auf die Menschheit stand und die Elektrizität als neuer Energieform ein Vertrauen verdiente, das noch lange nicht alle teilten. Es war der Glaube eines Hugo Neumann, die Kohlenvorkommen an der Salzach richtig zu nutzen, und er hat mit der Durchsetzung ihrer Realisierung sehr viel erreicht.

Stern & Hafferl sind ein treffliches Beispiel für gelebte Fantasie, den Aufbau und den Bestand einer Unternehmensgruppe, welche die Zeichen der Zeit genutzt hat. Heute präsentiert sich Stern & Hafferl als eine in ganz Oberösterreich operative, im Ausland vertretene und durch Export global bekannte Gruppe. Sie steht für einen konstanten Reifeprozess, bedeutet zugleich traditionsvollen weil Fortschritt mit Erfahrung, der Veränderung durch Handhabung einer eigenen Betriebsphilosophie gewachsen war - seit langen Jahren eine sichere Existenz für derzeit an die 520 Menschen und wirtschaftlichen Rückhalt einer ganzen Region.

Wir stehen an einem Wendepunkt, bei einem absoluten Strukturwandel. Neue Visionen auf Grundlage von einhundertundzwanzig Jahren Leistungsbilanz zu erkennen, richtig zu deuten und anzuwenden, darf man Stern & Hafferl ruhigen Gewissens zutrauen. Viele Firmen kommen und gehen, sicherer Verkehr, sicheres Bauen und innovative Kommunikation werden bleiben.

Ad multos annos!



Heinrich Marchetti

# Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der Gründerzeit

Die Anwendung von Technik, in Verbindung mit selbständigem Unternehmertum, beinhaltet die wichtigsten Momente, welche zur Entstehung der Unternehmensgruppe Stern & Hafferl geführt haben. Die Lebenszeit der Herren Stern und Hafferl fiel gerade in eine Epoche wirtschaftlicher Neuordnung, der prosperierenden Gründerjahre, welche man dem damals sich laufend ergänzenden Stand an Innovationen genauso verdankt wie der Freude und der Genialität persönlichen Einsatzes.

## *Technischer Fortschritt, Wissensaneignung und praktische Anwendung in Österreich*

Begonnen hatte alles bereits im 18. Jahrhundert und außerhalb von Mitteleuropa, seit die Wirtschaft von ihren vornehmlich agraren Grundlagen Abschied nahm. Die Dampfmaschine, eines der großen Symbole für den Fortschritt, war Ende dieses Jahrhunderts soweit in ihrer Wirkung ausgereift, dass man sie nicht bloß in den Bergwerken, sondern auch langsam in allen Industriebetrieben sowie dem Verkehrsbereich einsetzen konnte.

Die damit verbundene technisch-industrielle Revolution begann aber gerade im Raum der österreichischen Monarchie verspätet zu greifen. Lange stand eine typische Hintanhaltetaktik diesem Einsatz von neuem Wissen und Maschinen hinderlich gegenüber, welche wirtschaftlichem Verständnis nur allmählich zu weichen begann.

So ist es verständlich, dass Wissensvermittlung und technische Neuerungen erst über den Umweg über das Ausland Eingang gefunden haben. Bahnbrechende Projektarbeiten wurden daher zu Beginn zum Großteil von Fachleuten aus der Ferne geleitet oder von einheimischen, sogenannten „schöpferischen Unternehmern“ als Imitationen ausländischer Vorbilder eingeführt. Erst in einem zweiten Schritt kam es zu einer Ausbildung österreichischer Techniker, die anfangs des 19. Jahrhunderts durch die Gründung der Polytechnischen Institute in Prag (1806), Graz (1811) und Wien (1815) eingeleitet worden ist.

Eigener Erfindungsreichtum, gepaart mit Pionierunternehmergeist, brachte endlich diese Wissensanwendung auf alle technischen Neubereiche mit sich. Grundsätzlich von Bedeutung dabei waren natürlich die Bau-, Maschinen- und Verkehrstechnik als Voraussetzung von neuen Wirtschaftsstandorten und Verkehrswegen.

Als die Herren Stern und Hafferl Technik studierten, taten sie es im Wissen um eine profunde Ausbildung, aus Überzeugung am zeitgemäßen Erfolg der Sache und in Hinblick auf eine gerade boomende Eisenbahnwirtschaft.

## *Die Dampfmaschine und ihr Einsatz im Verkehr wie am Beginn der Erzeugung elektrischer Energie*

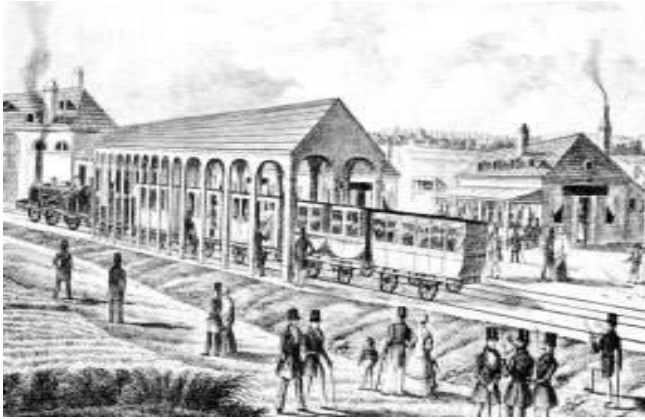


Die Eröffnung des Polytechnischen Institutes in Wien 1816

Die Einführung der Dampfmaschine als Kraftübertragung in den Fabriken war nur sehr langsam vor sich gegangen. 1815 wurde die erste Anlage in Wien aufgestellt und 1841 gab es erst 224 Stück im Raum des Gesamtstaates. An historisch zweiter Stelle stand die Dampfanwendung bei Schiffen. 1829 erreichte aus diesem Grund der Engländer Andrews, später auch Wegbereiter der Dampfschiffahrt am Traunsee, den Zuschlag für die Donau-Dampfschiffahrt. Es dauerte bis 1836, dass die erste Strecke der Nordbahn, von Wien aus, mit einer Lokomotive, also der beweglichen Dampfmaschine betrieben werden konnte. Um diese Zeit übte bereits die heimische Technikergeneration entscheidenden Einfluss aus, wengleich noch 1842 ein Engländer namens Haswell hier seine erste Lokfabrik erbauen ließ.

Von den Verkehrsträgern nahm im Modernisierungsprozess der Gründerzeit die Eisenbahn die zentrale Stellung ein. Die von ihr ausgehenden Impulse erfassten alle Bereiche der Wirtschaft, so dass ihr vielfach die Funktion eines „leading sectors“ zugeschrieben werden kann. Damit war ein günstigerer Transport landwirtschaftlicher und aller anderen Produkte verbunden sowie überhaupt die Entwicklung neuer, von Energie- und Rohstoffquellen unabhängigeren Industrien. Der

notwendige, laufende Ausbau des Eisenbahnnetzes und der dadurch bedingte große Bedarf an Betriebsmitteln und Schienen waren mit einer der Hauptursachen für den Ausbau der österreichischen Eisen- und Stahl- sowie Maschinenindustrie.



Die erste Dampfbahnlinie im Kaisertum Österreich 1838 auf der Strecke Wien-Wagram

Unendlich viel investiert und gebaut werden musste in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Hier war neben dem Staat und anderen öffentlichen Einrichtungen der private Unternehmer gefordert, seinen Einsatz zu erbringen.

Sehen wir uns im Sinne des Unternehmens Stern & Hafferl alleine die Gesamtausweitung des Eisenbahnnetzes in der österreichischen Reichshälfte an, so wurden von 1837 bis 1880 etwa 11.500 km Bahnstrecken errichtet. Bis 1914, also im Zeitraum der Entstehung der neuen Firma und ihrer Etablierung, verdoppelte sich dieses Netz sogar auf etwa 23.000 km. Davon entfielen 1880 bloß 16 km auf lokale Bahnen, 1910 hingegen 8.600 km auf Nebenstrecken – dem selbst entdeckten und während der ersten Unternehmensphase engagiert betriebenen Hauptaufgabengebiet von Stern & Hafferl.

Eine Betrachtung der Gesamtwirtschaft vor 1848 lässt erkennen, dass sich die Industrialisierung bei uns um die Mitte des vorigen Jahrhunderts im Gegensatz zum europäischen Westen noch auf einem bescheidenen Entwicklungsstand befunden hat. Seit der Jahrhundertmitte aber entwickelte sich die Montanindustrie und die von ihr abhängige Schwerindustrie nahezu expansiv. So steigerte sich die Kohlenförderung von 1848 bis 1904 um das fast Vierzigfache. Es besteht aber kein Zweifel, dass die Blüte der Schwerindustrie zum Gutteil auf der Krise der europäischen Außenpolitik, sprich Kriegsgefahr, beruhte, und dadurch strategische Straßen-, Brücken- und Bahnbauten bewirkt hatte, denen die junge Firma Stern

& Hafferl gerade das erste gute Jahrzehnt ihrer Existenz verdankte, als man im Grenzbereich der Monarchie sehr lange und einfache Bahnstrecken errichtet hat.

Durch diese gesamten, positiven Rahmenbedingungen wuchsen alle größeren Orte und Städte. Auch am Lande besserte sich die agrare Lage, und der Fremdenverkehr begann sich auszuwirken. Bevölkerungswachstum, Bautätigkeit und der Einsatz unterschiedlicher, neuer Verkehrsmittel beherrschten die Szene. Neben den Hauptbahnen entstanden jetzt Lokalbahnen und im städtischen Bereich das Tertiärbahn-Netz. Die dort anfänglich eingesetzten Pferde-Straßenbahnen wurden durch Dampf- Trams und die Elektrische abgelöst, woran wieder Stern & Hafferl als einer der Impulsgeber beteiligt war.

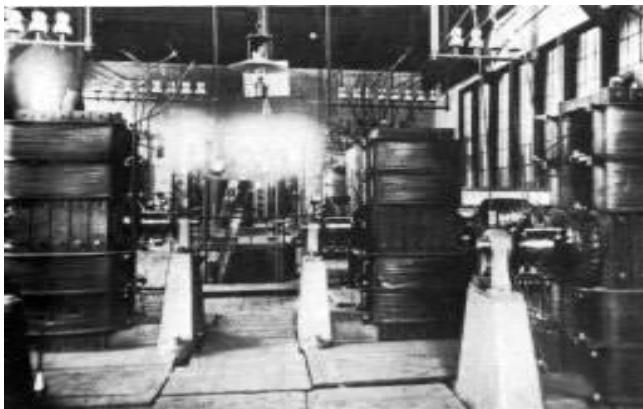
Der Planungs- und Bauboom bedingte eine neue Betriebskultur. Es entstand der Typ des wirtschaftlich potenten Generalunternehmens, das Aufträge sammelte und an Projektbüros weiterleitete. Diese wiederum entwickelten ein Spezialistentum für Einzelbereiche. An ihrer Spitze befanden sich Zivilingenieure und Architekten. Darunter punktete Stern & Hafferl von allem Anfang an weniger im Gestaltungsbereich als in der Weitergabe und Entwicklung technischer Leistungen. So hat man für die riesigen Ziegelwerke um Wien zwecks Transportvereinfachung neue Güterwaggons im Containersystem, das der versetzbaren Ziegel-Truhen-Wägen, erdacht.

### ***Die Elektrizität als neuer Energieträger***

Im Laufe dieses ganzen Wirtschaftswachstums hat sich die Frage nach immer billigeren, von Transport und Import unabhängigeren Energiequellen, auch für die Bahn gestellt. Kohle war auf die böhmisch-mährischen und ungarischen Teile des Gesamtstaates beschränkt und dadurch relativ teuer – jedenfalls in den westlichen Kronländern. Daher bestand dort durchaus bald eine Nachfrage nach einer neuen, der elektrischen Energie.

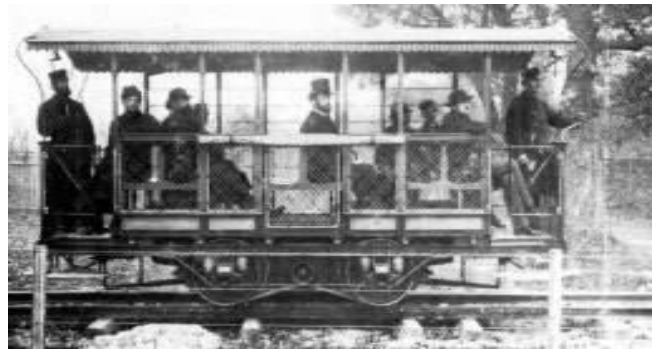
Die Stromerzeugung stützte sich zu Beginn auf kalorische Werke und nur fallweise auf solche, die durch Wasserkraft betrieben wurden. Zuerst verwendete die Industrie elektrolytische und elektrothermische Verfahren, dann fand die elektrische Beleuchtung Anerkennung bei öffentlichen Anlagen und schließlich gab es dafür auch Interesse im Haushalt. Nicht wenige Großbetriebe bauten eigene E-Werke, und seit den achtziger Jahren gelang es, schon elektrische Bahnen zu erproben.

Die Elektrizität war in Ansätzen bereits der Ersatz für die Dampfmaschine, deren 200 Jahre dauernde Herrschaft mit dem Ersten Weltkrieg zu Ende ging. Von den ersten Ergebnissen bis zu einer allgemeinen Anwendungsmöglichkeit bedurfte es eines Zeitraumes von etwa 30 Jahren, an dessen Ende gerade Stern mit seiner Umsetzung von Erprobtem und Einbringung eigener Ideen Oberösterreichs führender Experte in Sachen elektrischer Energie werden sollte. In Pionierarbeit projektierte und errichtete seine Firma alle Arten von Kraftwerken, die in kleiner Form begonnen dann Beispiel für die großen Werke werden sollten. Kohle-, Lauf- und Speicherkraftwerke, mit tausenden Kilometern an Leitungen verbunden, verteilten sich schließlich über vier Kronländer. In Österreich stammten von der gesamten 1913 verfügbaren Energie etwa 57 % aus kalorischen und 38 % aus Wasserkraftwerken, in Oberösterreich war es geradezu umgekehrt – das Lebenswerk von Stern. 1902 entfiel erst 13 % der in den Betrieben verfügbaren Motorenleistung auf Elektromotoren, Ende der zwanziger Jahre waren es 72 %. Alles mit ein Ergebnis eines visionären Energie-Verbundkonzeptes, das in der neuen Republik bundesländerweise zu Landesgesellschaften für Elektrizitätswirtschaft geführt hat.



Die Dampflokomobilzentrale der ersten elektrischen Tramlinie in die Hinterbrühl 1883

Es bedurfte dazu auch einer eigenen Elektroindustrie an deren Spitze Siemens & Halske sowie Schuckert und Egger in Wien oder in Budapest die Firma Ganz stehen sollten, die alle Lieferanten von Stern & Hafferl wurden. In Wien beschäftigte dieser Industriezweig 1913 bereits 18.000 Personen, die Glühlampen-Industrie Österreich-Ungarns war bis 1914 die zweitgrößte in Europa. Stern & Hafferl unterstützte diesen ganzen Wirtschaftszweig mit seinen Arbeiten nicht unwesentlich.



Die erste elektrische Schaubahn von Siemens im Wiener Prater 1881

Anstrengender verlief die Einführung des elektrischen Bahnbetriebes. Obwohl seit 1880 in Wien bekannt und 1883 mit der Brühler Bahn nahe Wien begonnen, machte die militärische Seite dagegen so starke Einwendungen geltend, dass man die Hauptbahnnetze anfangs nicht elektrifizierte und bei anderen Bahnen keine Förderung vorsah. In der Schweiz, Italien und Deutschland, den Nachbarländern, immer weiter verbreitet, waren es bei uns die städtischen Verkehrsmittel, neue Lokalbahnen und Tourismus-Einrichtungen, welche mit privatem Kapital finanziert, diese Fortschritts-Idee vorbildlich realisiert haben .

Aller dieser Verkehrsmitteln hat sich bekanntlich die Unternehmensgruppe Stern & Hafferl angenommen und in Oberösterreich mit der Gmundner Elektrischen Lokalbahn 1894 beispielgebend gewirkt bzw. speziell im Nebenbahn- und Fremdenverkehrsbereich von 1907 bis 1913 mit vielen Bahnen verwirklicht.

Rückblickend sind es gerade, wenn man an die Ingenieure Stern und Hafferl denkt, Namen von Erfindern, Forschern, Technikern und Unternehmern in einer Person, welche die Wirtschaftsentwicklung der Gründerzeit symbolisieren. Es darf allerdings nicht übersehen werden, dass der Kreis der Erfinder oder Innovatoren, welcher aus der Handwerkerschaft kam, nicht zu klein war. Ihnen sind aber vielfach Anerkennung und wirtschaftlicher Erfolg oft versagt geblieben. Insgesamt bietet die Wirtschaft dieser Epoche, die auch mit der Regierungszeit Kaiser Franz Josephs I. zusammenfällt, ein imposantes Bild eines Aufschwunges, der ebenso Grundlage unserer Gegenwart ist, an der die Firma Stern & Hafferl sowie ihre Gründerväter einen hervorragenden Anteil hatten.

# Die Firmengründer des Unternehmens

---

## *Zu den Persönlichkeiten von Josef Stern und Franz Hafferl*

Damals und heute ist die Initiative zur Gründung eines Unternehmens wie Stern & Hafferl von der Einzelpersonlichkeit ihres Gründers abhängig. Derzeit setzt man diesen Firmennamen mit dem bestehenden Unternehmen gleich, aber nicht mehr mit den Persönlichkeiten der Herren Stern und Hafferl.

Josef Stern war ein besonders begabter Techniker und zugleich kaufmännisch versiert. Sein wichtigster Charakterzug stellte die Freude am unternehmerischen und klugen Risiko dar, sowie der Drang nach wirtschaftlicher Unabhängigkeit. Soweit wir es überblicken können, ist auch heute noch ein so initiativer Geist, sei es im Produktions- oder Dienstleistungsbereich, nicht zu ersetzen.

Ing. Stern ist als Repräsentant der ausgehenden Gründerzeit eine hervorragende Gestalt der liberalistischen Verkehrs- und Energiewirtschaft gewesen und war zugleich Visionär eines technischen Fortschrittes, der sowohl leitende Tätigkeit als auch Eigentum am Unternehmen (wie zum Teil auch sein Teilhaber Ing. Hafferl) vereinigt hat.

Josef Stern war eine Persönlichkeit, welche ganz besonders technische, organisatorische und kommerzielle, insbesondere akquisitorische Aktivitäten entfaltete und als Begründer und laufender Innovator vom Bewusstsein geprägt gewesen ist, das Aufgebaute geordnet weiter zu geben und damit für lange zu bewahren.

Damit gehörte Ing. Stern (und mit ihm sein Kompagnon Ing. Hafferl) zu den wertvollsten Mitgliedern unserer Wirtschaft und Gesellschaft. Er gilt gewiss als einer der Gründerväter oberösterreichischer, ja österreichischer Wirtschaftstechnik, dessen Gedanken- und Ideenwelt den Bestand der 120-jährigen Firma Stern & Hafferl gesichert hat und dabei Zukunftsperspektiven vorausdachte, durch deren Anwendung seine Nachfolger bzw. die Stern & Hafferl-Familien-Holding diese Unternehmensgruppe weiterhin zu einem führenden und modernen Wirtschaftsbetrieb unserer Zeit machen.

Hugo Neumann, langjähriger Vertrauter von Josef Stern, wusste die rechten Worte für ihn und Ing. Hafferl. „Reiches Wissen, Sinn für praktische Lösungen, bedeutende Tatkraft, unerschütterliche Ruhe, Umsicht und Zähig-

keit“ kennzeichneten nach ihm das Wesen von Ing. Stern, ebenso „seine Liebenswürdigkeit in der Familie wie im Umgang mit Kollegen, Mitarbeitern und Verhandlungspartnern“. Schwerhörig, ja taub hatte diese Behinderung eine „außerordentliche Verinnerlichung seines Wesens und eine besondere Konzentrationsfähigkeit zur Folge, welche höchste Denkleistungen ermöglichte.“

Von Franz Hafferl meinte Hugo Neumann, dass es „gewiss Geduld erforderte, engster Mitarbeiter Josef Sterns zu sein“, die jener „jedoch in reichem Maße“ besaß. „Gewissenhaftes und exaktestes“ Vorgehen bei der Projektarbeit, besonders in der Vermessungstechnik, zeichnete Hafferl aus, „Ein stiller, bescheidener Mann, der es vorzog die große Öffentlichkeit zu meiden“ und in Fachkreisen durch die „seltene Vielseitigkeit seiner Interessen“ einen „bedeutenden Ruf“ hatte.



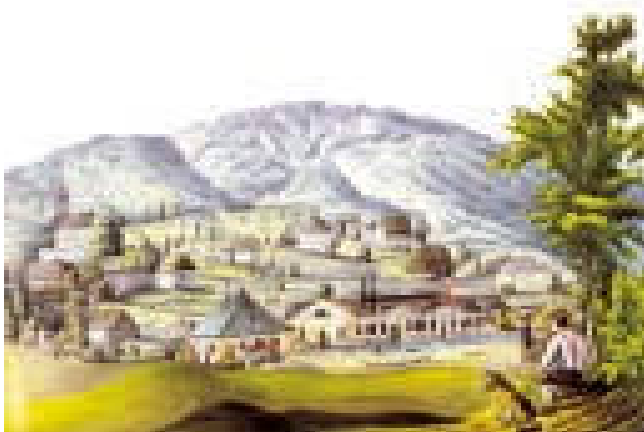
Der junge Josef Stern 1875

# Josef Stern

## Vorfahren und Kinderzeit

Josef Stern stammte aus einer ursprünglich oberösterreichischen Familie. Sein Urgroßvater Josef Michael Stern (+1827) war Weber in Schwanenstadt, sein Großvater Karl (1781-1847) von 1812 bis zu seinem Tod Stadtschreiber in Vöcklabruck, heute würde man sagen Stadtamtsdirektor. Er wird als besonders geschickt, gewandt und verlässlich bezeichnet – speziell in Steuer-, Gerichts- und Schriftsachen. Mit einer Linzerin, Theresia Strobl, hatte er drei Kinder: Karl, Benedikt und Theresia.

Karl war es, der seine Heimatstadt bald verließ. Er wollte Arzt werden und hatte damals die einfache Möglichkeit, die Hauptschule alten Stils in Salzburg zu absolvieren und dann, sich in der „K.k. Schule für Landärzte zu Salzburg“ als Hörer einschreiben zu lassen. Diese Schule war eine Nachfolgeeinrichtung der 1810 aufgehobenen Universität und dem Salzburger Lyzäum angegliedert. Das Studium dauerte anfangs zwei, später drei Jahre und die dort ausgebildeten Wundärzte durften ihren Beruf nur im damals Salzburger und oberösterreichischen Raum ausüben.



Ebenau, der Geburtsort von Josef Stern 1844

So kam es, dass Karl Anfang der vierziger Jahre in die Walz- und Hüttenwerkssiedlung Ebenau zog, wo ein Werksarzt benötigt wurde. Bald ehelichte er 1843 mit 27 Jahren die fast 20-jährige Försterstochter Franziska Schmidt in ihrer Heimatgemeinde, dem nahen Faistenau. Ihre Familie stammte aus Böhmen. Unser Josef Stern, am 18. März 1849 geboren, war beider ältester Sohn, dem seine Brüder Karl 1850 und Hugo 1852 nachfolgten.



Der Vater Chirurg Karl Stern  
(1816 - 1897)

noch bis 1875 in Betrieb und war Mittelpunkt der Lebensinteressen von Familie Stern.

Der Ort selbst bot zwar nur eine Werktagsschule, die „Pepi“ von 1855 bis 1860 besucht hat, aber es darf mit Sicherheit angenommen werden, dass Stern durch sein Interesse an den Ebenauer Metallwerken und ihren Einrichtungen seine naturwissenschaftlich - technische Ausrichtung erfahren hat.

Seine Kindheit, zusammen mit den Brüdern, Hugo starb schon 1860, prägte Stern jedoch in einer zweiten Weise. Denn die Bergwelt, das Wandern

und überhaupt das Salzburger Land haben es Josef zeitlebens angetan und seine Verbindung dazu bis zu seinem Tod nie abreißen lassen.

Jedenfalls waren diese ersten über zehn Jahre noch unbeschwert, in einem gut funktionierenden Familienverband und einigermaßen wohl versorgt.



Die Mutter Franziska, geborene Schmidt  
(1823 - 1882)

## **Schul- und Studienjahre , Lern- und Lehrjahre in der Gründerzeit**



Eine echte Stern-Stunde: Die Einweihung der von Lindheim gebauten Elisabeth- oder Westbahn in Salzburg am 1. August 1860, dem Tag, an dem auch Josef Stern im Salzburger Gymnasium aufgenommen wird.

Im Jahre 1860 hatte es sich entschieden: „Pepi“ fuhr nach Salzburg, um die Aufnahmeprüfung im erzbischöflichen Gymnasium Borromäum zu machen. Es war 1849 als Privat-Kollegium mit Internat am Mirabellplatz aus der Seminaristischen Anstalt gegründet worden und dem Vater von seinem Lehrer Lorenz Zehentner wie dem Katecheten Brunner empfohlen, weil dort ein geförderter Studienplatz bestand. Die Aufnahmeprüfung wurde am 31. Juli und 1. August 1860 bestanden und Stern blieb bis März 1862 als Vorzugsschüler an dieser Schule. Dann wechselte er an das „K.k. (Staats-) Gymnasium“ am heutigen Universitätsplatz und behauptete sich bis zur Matura unter den besseren Schülern. Das Schul- und Internatsgeld aufzubringen muss dem Werksarzt Stern nicht leicht gefallen sein, weil er 1864 beim Fürsterzbischof um eines von acht ausgeschriebenen Stipendien ersuchte und ein Bedürftigkeitszeugnis vorlegte. Anfangs war „Pepi“ noch zahlender, 1863 schon vom Schulgeld befreiter Schüler gewesen. Der Unterricht umfasste eine profunde naturwissenschaftliche Ausbildung sowie drei Fremdsprachen: Latein, Griechisch und Italienisch. Direktor Dr. Kottinger war sein Mathematikprofessor, Dr. Sacher der für Naturwissenschaften, und beide besaßen einen über Salzburg hinaus reichenden Ruf.

Als Josef Stern Mitte Juli 1868 seine Matura ablegte, hatte er acht Jahre in einer Stadt gelebt, die sich entsprechend der Gründerzeit vollkommen änderte. Fast symbolhaft war sein Einstand bei der Aufnahmeprüfung, denn am selben Tag, den 1. August 1860, ist die heutige

Westbahn oder damalige Elisabethbahn von Linz nach Salzburg unter Anwesenheit des Kaisers eröffnet worden, an deren Fortsetzung als Giselabahn nach Tirol er selbst bereits mitarbeiten sollte.

Mit diesem Bahnbau verbunden war auch die Entstehung der sogenannten Neustadt und mit beiden Ereignissen wiederum die Namen zweier Vorbilder seines Lebens, der Familie Lindheim und des Karl (später Freiherrn von) Schwarz, die einerseits Pate für die Elisabethbahn bzw. andererseits für die Erweiterung Salzburgs vom Bahnhof in Richtung heutiger Staatsbrücke standen. Ein an den Veränderungen dieser Jahre 1860 bis 1868 natürlich stets interessierter Mitbewohner muss hier, von einem Gebirgsdorf kommend, starke Eindrücke bewahrt haben.

Seine Vorstellungen waren aber vorerst, so hat es seine Nichte später dargestellt, andere: nämlich Mathematik zu studieren und dann ins Lehrfach zu gehen. Der Weg zum Weiterstudium führte ihn nicht ins nähere Innsbruck, sondern logischerweise per Bahn nach Wien. Die meisten Salzburger sollen dort zu diesem Zeitpunkt ihr Studium aufgenommen haben.

Wien war am Wege zur Weltstadt ähnlichen, nur ungleich größeren Wandlungen wie Salzburg unterworfen. Stern bezog ein günstiges Quartier und inskribierte an der philosophischen Fakultät der alten Universität. Aber bereits im Oktober 1868, kaum dass er die Vorlesungen zu besuchen begonnen hatte, musste er sich einer ärztlichen Betreuung anvertrauen und es wurde ihm von Dozent Sabitzer ein chronischer Mittelohrkatarr, verbunden mit bedeutender Schwerhörigkeit, attestiert. Dennoch legte Stern bis Sommer 1869 noch acht Prüfungen in Mathematik mit jeweils ausgezeichnetem Erfolg ab, bis er endlich der Not gehorchend mit Wintersemester 1869/70 auf die Technik, das damalige „K.k. polytechnische Institut“ nahe der Karlskirche, wechselte.



Josef Stern als Student 1870 mit einem Komilitonen



Die Entscheidung, das Ingenieurwesen zu studieren und sich besonders dem Eisenbahnwesen zuzuwenden, muss 1868/69 gefallen sein. Es war Stern klar geworden, dass eine unterrichtende Tätigkeit, gleich ob am Gymnasium oder der Universität, mit seinem sich laufend vermin-dernden Gehör nicht vereinbar sein konnte. Stern selbst hat sich später nie über dieses schwerwiegende Problem seines Lebens, das bald völlige Taubheit bedeutete, be-klagt, sondern wie es seine Art gewesen ist, das Beste daraus gemacht. Ja, man kann sogar als sicher annehmen, dass damit ein gewisses Animo seines ganzen Schaffens verbunden war.

Wie bereits aus dem Lagebericht über die österrei-chische Gründerzeit ersichtlich, hat der Eisenbahnbau in der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jhdts. eine führende Rolle gespielt. Diese Tatsache versuchte Franz Rziha in seinem in Wien anlässlich der Weltausstellung 1873 herausge-gebenen Buch über den Eisenbahnbau sogar mit dem Wachstum der Hörerschaft am Wiener Polytechnikum in Übereinstimmung zu bringen und hatte wahrscheinlich recht. Von 761 Studenten gehörten dort 388 zur Ingeni-urabteilung, als Stern sein Studium begann (1868/69) bzw. von 1076 (1872) 632, als er es beendete. Es hatte ein „Run“ eingesetzt, weil zu diesem Zeitpunkt auch die meisten Eisenbahnkilome-ter gebaut worden sind. Also erkannte unser Josef Stern schon damals die Zeichen der Zeit und wandte sie für sein Leben folgerichtig an.

Von 1869 bis 1872 studierte Stern unter Anerkennung sei-nes Mathematikstudiums alle Bau-fächer, ab 1871 vornehmlich den Eisenbahnbau. Heute sind noch seine Zeugnisse und viele, schon damals vervielfältigte Skripten vorhanden, die den Wissensstand der Zeit demon-strieren. Die Beurteilung Sterns durch seine akademischen Leh-rer ist zumeist „sehr fleißig“ und „vorzüglich“. Großen Eindruck auf ihn hinterließ speziell der be-rühmte Architekt Heinrich von Ferstel (1828-1883), der u.a. die Universität und die Museen an der Ringstraße baute.

Persönlich war die Situation von Stern infolge der nicht sehr hohen Unterstützung von seinen Eltern durch äu-ßerste Sparsamkeit geprägt, die ihn sein ganzes Leben begleiten sollte. Trotz seiner Schwerhörigkeit hat er so manche Freunde gefunden und sich einer liberalen Studentenverbindung angeschlossen. Es war einfach die große Zeit des „Liberalismus“ und Josef Stern blieb bis zu seinem Lebensende ein ganz und gar liberal denkender Mitbürger. Liberale Erwartung und Haltung bedeutete einen linearen, unaufhaltsamen wirtschaftli-chen und zivilisatorischen Aufstieg, eine Fortschritts-ideologie durch Freizügigkeit und Selbsthilfe – ohne öffentliche Lenkung und Hilfe, wie sie das Programm der Katholisch-Konservativen war. Für einen Techniker und wie wir heute wissen auch ungemein kaufmännisch wirkenden Mann vom Formate Sterns ist diese Einstel-lung vielleicht logisch gewesen und haben Erlebnisse am Borromäum diese Auffassung bestärkt, wie Stern später durchblicken ließ.

Jedenfalls musste sich Josef sofort nach Abschluss seines Studiums im Juli 1872 um eine Anstellung kümmern und fand sie beim Salzburger Bauunternehmer Karl Freiherr von Schwarz (1817 – 1898).

Nachgeholt werden soll, dass sein Bruder Karl bald nach Josef auch das Gymnasium in Salzburg verließ, um dann wie der Vater die „K.k. medizinisch-chirurgische Lehranstalt“ in Salzburg zu absolvieren, einige Zeit als Militärarzt zu wirken und sich dann vorerst als Prakti-scher Arzt in Mauerkirchen niederzulassen. Die Eltern haben demnach 12 Jahre zwei Buben studieren lassen, eine besondere Leistung zur damaligen Zeit. Sie zogen nach Auflösung des Walz-werkes in Ebenau, das „in gren-zenlose Armut verfiel“, 1876 zum Sohn Karl, welcher nun schon in Altheim praktizierte.



Ein Zeugnis des Josef Stern vom Polytechnikum 1872

## ***Die erste Anstellung bei einem Großen des Bahnbaues***

Das Jahr 1872, als der junge Stern seine erste Stelle antrat, gehörte gerade noch der wirtschaftlichen Hochkonjunkturphase von 1867 bis 1873 an. Haupt- und Verbindungsbahnen wurden allerorten in Angriff genommen und gebaut, Bahnbaufirmen gegründet und Bahnbauingenieure aufgenommen. Der Eisenbahnbau stand vorläufig am Zenit seiner bisherigen Entwicklung.



Karl Freiherr von Schwarz (1817 - 1898), einer der Bauunternehmer- und Eisenbahnkönige der Monarchie sowie erster Arbeitgeber von Josef Stern

Zu den Großen damaliger Bahnbauunternehmer zählte auch der Selfmademan Karl von Schwarz, bei dem Stern seine Laufbahn startete. Anfänglich Maurerlehrling, besuchte Schwarz nach Selbststudien eine technische Akademie in Mähren, die er als Baumeister verließ. Von 1842 an wirkte er bei Eisenbahnbauten der Wiener Gebrüder Klein und war von 1856 bis 1860 beim Westbahnbau und ab 1867 bei Errichtung der Rudolphsbahn schon Teilhaber von „Klein, Theuer & Schwarz“. Er gründete in Salzburg in den sechziger Jahren seine eigene Baufirma, beteiligte sich am Bau der dortigen Neustadt (den Stern als Gymnasiast erlebte) und rief 1872 die selbständige „Österreichische Eisenbahn-Baugesellschaft“ mit Sitz in Wien ins Leben. Schwarz hatte von 1869 bis 1871 schon die Teilstrecke der späteren Giselabahn Salzburg - Hallein gebaut und von 1870 bis 1872 Vorarbeiten für ihre Weiterführung bis Innsbruck in 291 km Länge erstellen lassen.

Dass sich Josef Stern gerade bei Schwarz bewarb, mag mit dem Wissen um ihn und der Möglichkeit zusammenhängen, wieder in der Heimat und den von ihm geliebten Bergen arbeiten zu können.



Der Bahnbau der Gisela- oder Tirolerbahn an der Salzach 1871

Jedenfalls hat er am 1. Oktober 1872 bei der letzt genannten Gesellschaft seinen beruflichen Werdegang begonnen und ist nach einem Zeugnis „bei der Detail-Trassierung sowie Projektverfassung und der schwierigen Bauausführung an der (von Schwarz im Sommer angefangenen) Salzburg – Tiroler Bahn (Giselabahn, Strecken Hallein - Innsbruck mit Abzweigung nach Selzthal) sowohl bei den Akkordarbeiten sowie beim Regiebau verwendet“ worden. Er „hat sich jederzeit als ein sehr fleißiger und sparsamer Ingenieur bewiesen“. Ein späterer Zusatz stellt fest, dass Stern „auch bei der Herstellung der Hochbauten, der Straßen- und Wasserbauten so wie bei Brückenfundierungen“ wirkte und „hierbei sowohl theoretische als auch praktische Kenntnisse bewies und auf das Eifrigste tätig“ war. „Der eigentliche Bau“ begann im Frühling 1873 und dauerte bis Juli 1875. Eine enorme Leistung in kurzer Zeit, an der piemontesische Arbeiter und Leute aus Galizien mitgewirkt haben.

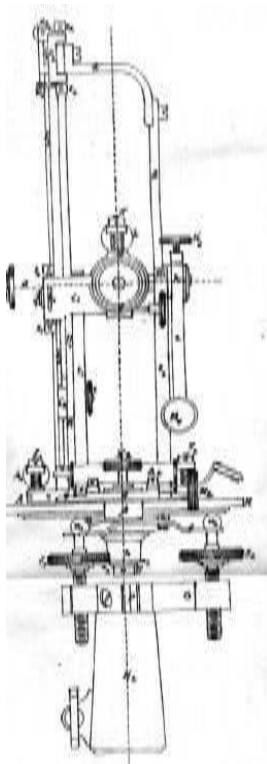
Stern, der vor Baubeginn 1872/73 mit der Vermessung beschäftigt war, hat schon damals Versuche unternommen die Tachymetrie zu verbessern, indem er größere Höhenunterschiede in einem Zug feststellen wollte. Später (1882) schreibt er, dass zu diesem Zeitpunkt sein Interesse an Planungen überhaupt erst eingesetzt hat, nicht nur ausführendes Organ zu sein, sondern selbständige Denkarbeit leisten zu können. Während dieser drei Jahre war Stern auch oft in Ebenau bei den Eltern und fallweise in Wien, um seine Verlobte Adele von Entremont zu besuchen. 1847 in Wien als Tochter eines hugenottischen Einwanderers und hohen Beamten geboren, ehelichte er sie bald.

Bis Ende Oktober 1875 bei der Eisenbahnbau-Gesellschaft mit Abschlussarbeiten der Giselabahn beschäftigt, kam Josef Stern mit 1. November 1875 zur „Carl Freiherr von Schwarz Bauunternehmung der Salzkammergutbahn“, welche die 174 km lange Linie Schärding-Selzthal der „K.k. priv. Kronprinz Rudolphsbahn“ errichten sollte.



Bau der Rudolfseisenbahn bei Ebensee 1875

Damit war Ing. Stern erstmals für längere Zeit im Salzkammergut tätig und wurde mit dieser Landschaft vertraut. Wieder wissen wir aus einem Zeugnis, dass er beim

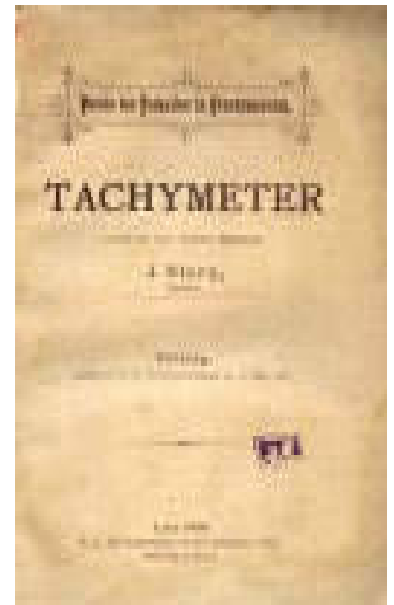


Das Nivellierungs-Präzisionsgerät „Tachymeter“, von Josef Stern 1877 erfunden und mit „Certifikat“ patentmässig anerkannt

Bau der Salzkammergutbahn in der Sektion Ischl an den Trassierungsarbeiten und Projektverfassung teilgenommen hat, mit der „Aufsicht einer Baustrecke betraut“ war und dafür die „Abrechnung durchführte“. Weiters ist ihm die „Leitung und Ausführung von Wasserbauten, Straßen- und Hochbauten“ anvertraut worden, ebenso „die Fundierungen von größeren Traunbrücken von 60 bis 80 m Spannweite, ... mehrere Flussregulierungen in der genannten Strecke ... und die bedeutende Straßenumlegung der Aerialstraße bei Anzenau“. Er bewerkstelligte alle „Hochbauten seiner Strecke selbständig“. „Unermüdlicher Fleiß, vorzügliche Kenntnisse, ausgezeichnete Leistungen“ und „stets taktvolles Benehmen“ im Umgang mit den Anrainern werden dem jungen Techniker bestätigt. Wenn letztere Anmerkungen

vielleicht auch phrasenhaft erschienen, sind sie für einen Dreißigjährigen doch ein Zeichen großer Anerkennung.

Josef Stern wohnte während des Bahnbaues die meiste Zeit in Goisern und arbeitete weiter an einem neuen Vermessungsgerät. Es hat sich ein Schriftverkehr vom Jahre 1877 erhalten, der zeigt, dass Stern im März bei der Statthalterei in Linz eine „neue Erfindung“ nach dem Privilegien-Patent aus 1852 anmelden konnte, das aus einem „Instrument zur direkten Aufnahme der Terrainkurven in konstanten Höhen“ bestand. Stern gehörte schon dem „Verein der Techniker in Oberösterreich“ an und berichtete dort von einem leichten und handlichen Gerät, das er bei dem Mechaniker Kraft in Wien hatte herstellen lassen.



Die Veröffentlichung des Sternschen Tachymeters, 1881

Der Bau der Rudolfsbahn selbst war mit der Eröffnung der Gesamtstrecke Schärding-Stainach-Irdning am 23. Oktober 1877 abgeschlossen, erforderte aber noch zahlreiche Verbauungsarbeiten, die Stern weiter beschäftigten. So setzte er 1878 bei Aufnahmen entlang des Gmundner Sees am Sonnstein zwecks Lawinen- und Schutzbauten seinen „Tachymeter“ ein und schreibt 1882: „Wie oft gingen ober uns die Gemen vorüber, machten das Geröll los, welches ober und neben uns hinwegsauste und mussten wir uns samt dem Instrument durch kühne Sprünge retten...“ Diese Arbeit brachte ihn auf neue Ideen und Stern verfasste seine erste, lithographisch vervielfältigte Abhandlung „Der Steinabsturz und seine Versicherungsbauten mit besonderer Berücksichtigung des Alt-Schienen-Material“, die in Wien Verbreitung fand. Darin beschreibt er neue Methoden, weg von der Steinverbauung hin zu elastischen bzw. preisgünstigen Lösungen. Körbe aus Holz oder Alteisen sollten an typischen Verzögerungspunkten oder -flächen fallendes Material auffangen und laufend den Steinschlag auf Straßen und Bahnen vermindern helfen.

Der junge Ingenieur sah Probleme, dachte darüber nach und machte praktische Vorschläge zu ihrer Bewältigung - neben seiner ganz normalen Hauptarbeit als Eisenbahntechniker, die ihn bald ganz ausfüllte. Er verband also schon früh Theorie mit Praxis, eine Arbeitsweise die er später immer konsequent durchsetzen konnte, um seine eigene Firma auszubauen.

Bis zum 15. April 1879 dauerte diese erste Anstellung beim Schwarzschen Salzkammergutbahnbau, der bis 6.000 Arbeiter beschäftigte und erstmals den Einsatz von hydraulischen Bohrmaschinen ermöglicht hat. Das Interesse an dieser Bahn sollte Josef Stern nie mehr verlassen, projektierte er doch für sie 1911 als erste Hauptbahnstrecke Österreich-Ungarns eine Elektrifizierung und erlebte ihre Verwirklichung noch kurz vor seinem Tod.

### ***Erweiterung der Praxis im Lokalbahnbau und beim städtischen Verkehr***

Mit der Fertigstellung jener Rudolphsbahn-Seitenlinie war der Hauptbahnbau in Österreich vorläufig abgeschlossen. Die Zeit des Lokalbahnbaues, also die Verbindung von Hauptbahnen und die Erschließung des Hinterlandes stand noch bevor.

Hier waren zwei Tatsachen für Ing. Stern von Bedeutung. Einerseits die konkurrenzierenden Pläne der Städte Wels und Linz, ihr Umland zu erweitern und andererseits die Absicht der schon seit den 60er Jahren in München bestehenden Lokomotivfabrik Krauss & Co in Linz einen Filialbetrieb anzusiedeln. Sie sollten auch der Anlass sein, dass Stern seinen späteren Kompagnon, den jungen Ing. Franz Hafferl kennen lernte.

Die Errichtung einer Lokalbahn ins Kremstal war zwischen Wels und Linz seit den frühen siebziger Jahren (wie auch der Bau anderer Linien) Auslöser dieser Rivalität. Dabei handelte es sich auch um einen Familienstreit innerhalb liberaler Politiker. Ein Streit, den Linz 1879 für sich entschied. Die Stadt hatte zusammen mit ihrer Sparkasse das Hauptkapital für eine neue Bahngesellschaft aufgebracht und die Bank für Oberösterreich und Salzburg 1880 die Konzession erhalten. Am 31. Jänner 1880 wurde die Firma Krauss & Co, München-Linz, mit dem Bau der Kremstalbahn und ihrem späteren Betrieb beauftragt.

Ing. Stern war bereits seit dem Frühjahr 1879 über Vermittlung von Baron Schwarz bei Krauss beschäftigt und erhielt vom Feber 1880 bis zum Bauende Anfang Mai 1881 die Aufgabe als Sektions-Ingenieur wieder bei den

Vermessungen und der Projektabfassung mitzuwirken. Ebenso war ihm die Bauführung der Brücke über die Traun samt größeren Wasserbauten sowie die von allen Straßen- und Hochbauten anvertraut. Eine Tätigkeit, welche Stern erneut auf Brief von Bahnpräsident Ritter von Dierzer „energisch“ bewerkstelligte und damit „wesentlich zur rechtzeitigen Vollendung der Bahn beigetragen“ hat.

Nach Beendigung dieser praxisbezogenen Arbeit in Oberösterreich war Stern mit theoretischen Aufgaben befasst. So entstanden von 1881 bis 1882, zum Teil aus eigenem Antrieb oder im Auftrag von Krauss & Co seine Hauptschriftwerke - gleichsam als Quintessenz zehnjähriger Erfahrungen und von eigenem Mitdenken.

Der „Sternsche Tachymeter“, von seinem Technikerfreund Ing. Klein redigiert, wurde noch 1881 in Linz verlegt, seine „Berechnungen von Massenbewegungen und neue Wege dazu“ sowie die „Ökonomie der Lokalbahnen“ und die „Dampftramway, Bau und Betrieb“ sind bereits 1882 in Wien erschienen, wo Josef Stern jetzt lebte und seine Frau Adele immer gewohnt hatte.

Kommerzienrat Georg Krauss (1826 - 1906), ebenfalls eine der großen Gründerunternehmerpersönlichkeiten und Vorbild des jungen Stern, baute nämlich neben dem Lokomotiv- und Lokalbahnbau für seine Firma in Wien ein drittes Betätigungsfeld auf und bezog dabei Stern ein. Es handelte sich um den städtischen Nahverkehr in Form von



Der Verlauf der ersten alleine von Josef Stern projektierten und gebauten Dampftram- Bahnlinie Wien-Rodaun- Perchtoldsdorf, aus dem technischen Bericht von 1882

dampfbetriebenen Tramways, die zB in Italien schon stark vertreten waren. Krauss sandte Ing. Stern nach Norditalien, er sprach ja die Landessprache, und das Resultat bestand 1882 aus der genannten Monografie über die Dampftramway, wie 1882/83 in der Projektierung und Errichtung der ersten Dampftramway in Wien, von der Elisabethbrücke entlang dem neu regulierten Wienfluss über Hietzing und Rodaun nach Perchtoldsdorf.

Die städtischen Verkehrsmittel bestanden in Österreich-Ungarn bis zu diesem Zeitpunkt noch aus Pferdestraßenbahnen. Zuerst 1865 in Wien, nach dem Fall der Mauern und dem Ringstraßenbau in den Außenbezirken rund um die Innenstadt eingeführt, waren sie langsame und schwerfällige Verkehrsmittel, für deren Betrieb Mitte der achtziger Jahre immerhin über 2700 Pferde benötigt worden sind, um auf zwei Gesellschaften verteilt 1883 33 Millionen Fahrgäste zu befördern. Die „Krauss & Co Dampftramway Gesellschaft“ mit 3,6 Millionen Gulden eingezahltem Gesellschaftskapital wurde daher die dritte Tramwaygesellschaft Wiens, die erst 1907 von der Gemeinde (wie vor ihr schon alle anderen) übernommen werden sollte.

Die Stadterweiterung und der bevorstehende Bau des Gürtels nach Einebnung der Linienwälle steigerte den Bedarf nach schnelleren Verkehrsmitteln, speziell in die späteren Außenbezirke und das Stadtumland. Dafür bot sich die Sonderform von Dampftramways an, die mit funkenflug- und dampfgemilderten, blechverkleideten Loks auf Straßenschienen in der Stadt wie über Land fahren konnten. Und gerade diese Dampftramloks erzeugte Kraus & Co jetzt zum Großteil in der neuen Filialfabrik in Linz.

Krauss hatte Stern schon vom Sommer bis Herbst 1881 mit einem normalspurigen Lokalbahnprojekt Wien-Wiener Neudorf beschäftigt und am 10.12.1881 dafür eine Konzession erhalten (realisiert wurde es aber erst 1886 von einer anderen Gesellschaft, hingegen wieder unter Leitung von Ing. Stern). Gleichzeitig führte Stern für Krauss das erste Dampftramprojekt Wien-Perchtoldsdorf aus. Bereits am 1. März 1882 nahm Josef Stern nach Grundlagenfertigstellung die Arbeit als verantwortlicher Ober-Ingenieur auf. Er schreibt in seinem dazu gedruckten technischen Bericht „Lokalbahn Wien-Rodaun-Kaltenleutgeben“ von der Notwendigkeit erst jetzt durch die gesetzlichen (Lokalbahngesetz von 1880) und technischen Voraussetzungen (Lok von Krauss) solche Bahnen ohne „großes Bankkapital“ bauen zu können und ihre „Rentabilität trotzdem möglich“ zu machen. Der Bau bzw. die Anstellung dauerte bis

Dezember 1883, die Dampftram selbst wurde am 19. Oktober von Penzing aus bis Perchtoldsdorf eröffnet.

Kommerzienrat Krauss schreibt in einem Brief vom August 1882, er habe „die Überzeugung, dass Sie (Stern)... die Interessen des Unternehmens in jeder Richtung vertreten und zu mehren vermögen, sowie dass Sie den Bau in ökonomischer, ... technisch vollendeter Weise durchführen,...“. Er konnte sich „nur freuen einen so tüchtigen und eifrigen Fachmann für das Unternehmen gewonnen zu haben.“ Stern bekam monatlich 250 fl. Gehalt und 100 fl. Reisekostenpauschale, außerdem wurde ihm zugesagt, bei „rascher und solider, immerhin aber möglichst billiger Ausführung“ zudem eine „Gratifikation“ in Höhe von 2.000,00 fl. zu erhalten.



Bauarbeiten an der Dampftram bei Rodaun 1883

Nach erfolgreicher Beendigung des Baues stellten die beteiligten Unternehmer/ungen Stern wieder das beste Zeugnis aus. Der bekannte Wiener Geometer Formanek nennt seine Vermessungsarbeit die eines „vollendeten... Geodäten“ und die Gemeinden Hietzing, Rodaun und Perchtoldsdorf wie die „Bauunternehmung Dampftramway Hietzing – Perchtoldsdorf“, für die Straßen-, Wasser- und Brückenbauten, eine Wasserleitung und Hochbauten durchgeführt wurden, sprechen von „Kenntnisse(n)..., welche die vollste Anerkennung und Achtung verdienen.“

Damit hatte Josef Stern seinen Weg und sich in Wien einen Namen gemacht, denn auch die Gazetten Wiens vom Oktober 1883 sind voll des Lobes über diese Dampftramways gewesen. Stern war nun entschlossen, sich selbständig zu machen und dabei war ihm ein Mann behilflich, den er, wie bekannt, bereits beim Kremstalbahnbau kennen und schätzen gelernt hatte: Franz Hafferl.

## Franz Hafferl und seine Familie

Der 1857 in Wimsbach geborene Franz Hafferl gehörte einer in Oberösterreich arrivierten und gut bekannten Familie an. Seine Vorfahren sind Ende des 17. Jhdts. unter dem Namen Hafferl vom schweizerischen Graubünden ins böhmische Kaplitz eingewandert und waren zwei Generationen lang Strumpfwirker. Johann Michael besaß noch in Kaplitz eine Werkstatt, sein Sohn Carl Josef (1729 - 1810) zog bereits nach Linz. Aber erst der Enkel des Einwanderers, Anton (1763 - 1821), brach mit der Strumpferzeugungstradition, machte eine Kaufmannslehre und gründete in Linz eine Tuchhandelsfirma sowie 1810 eine Textilfabrik und noch später, zusammen mit seinem Sohn Anton (II., 1791 - 1847) eine Fezfabrik. Der ältere Anton erwarb auch das Landschloss Wimsbach wo er starb, während sein Sohn, der jüngere Anton, in Linz sehr angesehen weiter vom Tuchhandel und den Fabriken lebte.



Franz Hafferl am Beginn seiner Laufbahn 1884

Dessen Söhne wiederum, Anton (III., 1822 - 1894) und Josef Heinrich (1823 - 1896) studierten. Anton wurde Jurist und Notar in Lambach, er gründete die dortige Sparkasse. Josef absolvierte am Wiener Polytechnikum eine Handelsausbildung und eröffnete nach Verkauf der Fabriken in Linz eine Spedition sowie einen neuen „Tuch- und Schnittwarenhandel“.

Anton Hafferl ehelichte Josefa Redtenbacher aus einer Sensenherrenfamilie und erbte auch das Gut Wimsbach. Josef blieb wie schon sein Vater Linzer, er wird vom „Österreichischen Biografischen Lexikon“ als „markanteste Persönlichkeit des Handels in Oberösterreich in den letzten Jahrzehnten des 19. Jhdts.“ bezeichnet.

Josef Hafferl wurde in den sechziger Jahren liberaler Landespolitiker, war Präsident der Linzer Handelskammer, Freund der Gründungsväter oberösterreichischer Wirtschaft Ignaz Mayr, Josef Werndl (beide heute mit der Familie von Helmut Neumann über seine Gattin Christiane Mayrhofer verwandt), Johann Grillmayr und Dr. Cremer Ritter von Auenrode. Er gilt als Initiator vieler Eisenbahnbauausschüsse und lieferte Gutachten wie Anregungen zum Bürgerlichen Gesetzbuch und Handelsrecht. Mitbegründet bzw. gegründet hat Josef Hafferl außerdem die neue Bank für Oberösterreich und Salzburg (1869), sowie die Industrie- und Kommerzbank für Oberösterreich und Salzburg (1870).

Franz Hafferl, der für unsere Geschichte bedeutsame Vertreter der Familie, ist der Sohn von Anton Hafferl gewesen und hat seine Grundschule in Genf besucht. Von 1869 bis 1879 lebte Franz bei dem Bruder seiner Mutter, Professor Ferdinand Redtenbacher in Karlsruhe, der dort das Polytechnikum ins Leben gerufen hatte. Nach Besuch des Gymnasiums kam er natürlich auf dieses Polytechnikum, das er als Bauingenieur und Vermessungstechniker verließ.

Von 1879 bis 1880 diente Franz Hafferl in Österreich als Einjährig-Freiwilliger bei den Linzer Pionieren. Dem Umstand, dass sein Onkel Josef und die Familie Redtenbacher seit 1871 maßgebliche Befürworter des ab 1880 verwirklichten Kremstalbahnbaues waren, verdankte der 23-jährige Ingenieur seine erste Anstellung bei der damit befassten Kremstalbahn-Gesellschaft bzw. der Lokomotivfabrik Krauss & Co.

Josef Stern und Franz Hafferl hatten seit ihrer ersten Bekanntschaft im Jahre 1880 sehr ähnliche Interessen. Neben der Lösung von mathematischen Problemen im Zusammenhang mit der Trassierungsarbeit war es das Interesse an der Natur und die Begeisterung zum Wandern, die sie teilten.

So mögen sie auch oft über ihre Zukunftsaussichten laut nachgedacht und Meinungen ausgetauscht haben. Während Stern schon 1881 im Auftrag von Georg Krauss nach Wien zurückkehrte, war Franz Hafferl noch einige Zeit bei Krauss & Co in Linz beschäftigt. So gehörte er im September 1882 dem Arbeitsausschuss zwecks Errichtung der Mühlkreisbahn mit Linienführung von Urfahr über Leonfelden nach Aigen als Kaufmännischer oder Rentabilitäts-Beirat an. Gleichfalls wirkte Hafferl über Krauss & Co beim Ausbau der Kremstalbahn vom Spätsommer 1882 bis August 1883 auf der Strecke Kremsmünster-Micheldorf mit.

Die praktischen Erfahrungen des 26-jährigen Hafferl konnten mit denen des acht Jahre älteren Stern noch nicht mithalten, aber Hafferl war es, den Ing. Stern als ersten fragte, ob er bei ihm in seinem neuen Technischen Büro eintreten und mitarbeiten wolle.

# Ein Beginnen im neunzehnten Jahrhundert - die Firmengründung und Anfänge des Unternehmens

---

## *Vom konzessionierten Gewerbe zum technischen Büro für Lokalbahnen Stern & Hafferl*

Der Weg in die Selbständigkeit ist heute wie damals beschwerlich. Aber immer dann, wenn man vorher alles klug bedenkt, eine gute Einführung z.B. in die hohe Schule des Eisenbahnbaues vorweisen kann, verbunden mit einem ausgeprägten technischen Talent und einer ebenso eminenten wirtschaftlichen Begabung, ist die Basis für die erforderliche Führung einer technisch ausgerichteten Firma gegeben und beinhalten solche Grundlagen alle Chancen für eine wirtschaftlich positive Zukunft eines Unternehmens.

Allein die Aufgaben, der Standort und Gründungszeitpunkt eines wenn auch noch kleinen Unternehmens, wie seine erste Finanzierung will gut überlegt sein.

Wie derzeit in der allgegenwärtigen Informationstechnik (ebenfalls einem Teil der Kommunikationswirtschaft) stand es Anfang der achtziger Jahre mit der rasanten Entwicklung im Lokalbahnbau und der Bewältigung städtischer Verkehrsprobleme. Davon haben wir schon bei den letzten Tätigkeiten von Ing. Stern gehört.

Denn genau zu diesem Zeitpunkt wandte sich in Österreich-Ungarn das allgemeine Interesse einem neuen Gebiet des Eisenbahnwesens zu: den Lokal- sowie Tertiärbahnen (Stadtverkehr, Seilbahnen). Die inzwischen vollendeten, den Welt- und Monarchieverkehr vermittelnden Hauptbahnen benötigten sowohl Verbindungen zueinander als auch Nebenlinien zur Erschließung des Hinterlandes, dessen Erzeugnisse oder Bergwerksprodukte den Verbrauchern in den Städten und Industrieorten rasch und möglichst billig zuzuführen waren. Ebenso standen die Städte damals vor oder schon in der größten Erweiterungsphase ihrer Entwicklungsgeschichte, wodurch in und am Rande von Städten bzw. Industriesiedlungen ein enormer Bedarf an öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln vorhanden war.

Jeder wollte von Begünstigungen des Ersten Lokalbahngesetzes aus 1880 Vorteile ziehen, weil darin neben einfacher, billiger und daher leichter finanzierbarer Bauweise (z.B. Schmalspurbahn) Steuerfreiheiten, Förderungen und erstmals die Mitbenutzung von Straßen (für Straßenbahnen und Dampftrams) vorgesehen waren. Viele Bahnerrichtungs-Komitees sind allerorten

entstanden und Wien sollte die zentrale Schaltstelle für zahlreiche dieser Unternehmungen werden. Hier war der Sitz von Kapital und dem nötigen Know-how sowie den für Planungserlaubnisse und Konzessionen zuständigen Ministerien.

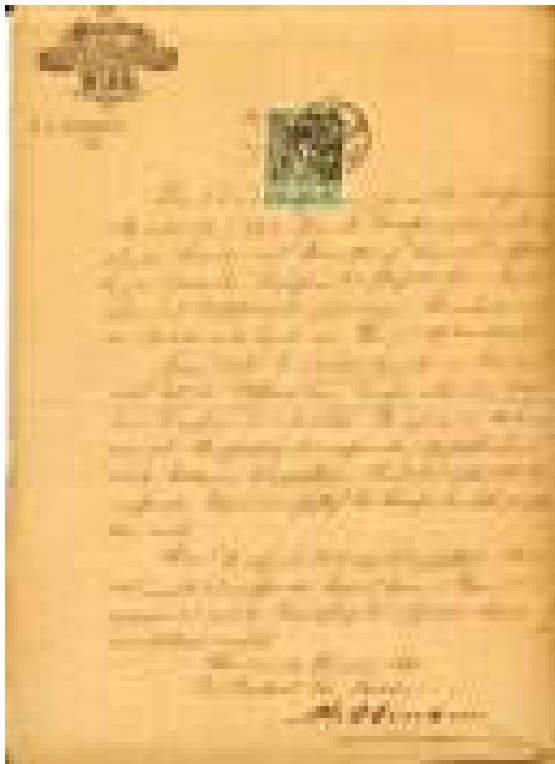
Dazu kam ein großes Potential von jungen Eisenbahntechnikern und der öffentliche Wille, das Verkehrs- und Versorgungswesen wieder in inländische Hände übergehen zu lassen. Die Gasversorgung war in Wien in britischer Hand, die größte Straßenbahngesellschaft von Schweizern und Franzosen ins Leben gerufen worden und der in heftiger Diskussion stehende Bau der neuen Stadtbahn von Wien durch die englischen Ingenieure Buntton und Fogerty wie ausländische Geldgeber ständiger Angriffspunkt in der Kommunalpolitik.

Alles zusammen hatte Josef Stern bedacht, als er sich Ende des Jahres 1883 zwecks neuerdings wieder geforderten Befähigungsnachweises trotz seiner akademischen Ausbildung Zeugnisse seiner bisherigen Arbeitgeber ausstellen ließ und um eine Gewerbezessionion angesucht hat.

Eine erste Finanzierung war durchgeführt. Stern verfügte über eigenes, gespartes Kapital (zB die 2.000,00 fl. Gratifikation von Krauss & Co), ein kleines Erbe nach seiner 1882 verstorbenen Mutter und die zugesagte Unterstützung seines ersten Mitarbeiters Franz Hafferl; zudem hatte Stern Verbindungen mit Wiener Banken und möglichen Auftraggebern hergestellt. Aufträge lagen bereits vor und weitere Mitarbeiter waren geworben. Auch der Standort der neuen Firma in Wien im vierten Bezirk, Favoritenstraße 6, hatte außergewöhnliche Vorteile: Hinter der Technik gelegen (wie übrigens alle späteren Büros bis zur Auffassung der Wiener Filiale 1919), nahe den zukünftigen größten Auftraggebern (Fa. Lindheim & Co, Neue Wiener Tramway-Gesellschaft: Wien I., Lothringerstraße 1) und nicht unfern dem Handelsministerium.

Am 24. Dezember 1883 war es geschafft: Die „Konzession zur Errichtung und zum Betriebe eines Vermittlungsbüros, ausschließlich zum Zwecke der Verfassung der Projekte für Lokalbahnen und Ausführung der hierzu nötigen Vorarbeiten“ wurde vom Magistrat der Stadt Wien unter der Geschäftsziffer 359 795/XXI, gemäß Erfassung der niederösterreichischen Statthalterei vom

6. Dezember 1883, Z.50 911 an „Herrn Josef Stern, IV., Favoritenstraße Nr. 6“ erteilt.



Die Konzessionsurkunde für Josef Stern vom Magistrat der Stadt Wien aus 1883

Schon das erste Geschäftsjahr 1884 brachte ein wahres Feuerwerk von Projektaufträgen. Stern besaß damals 12 Mitarbeiter und Franz Hafferl hat sich bald an der Firma beteiligt, sodass sie jetzt die Bezeichnung „Technisches Büro für Lokalbahnen Stern & Hafferl“ führte.

Zwar gab es seit dem Ringstraßenbau und dem Gesetz für Ziviltechniker (1860) schon viele unabhängige Technikbüros in Wien, aber Ing. Stern hatte das Vertrauen einer der „größten Firmen der damaligen Monarchie, dem Konzernriesen Lindheim & Co“. Spezialisiert auf Kohle- und Stahl- (Eisenbahnschienen) Produkte, Chemie- und Textilerzeugnisse, Großhandels-, Bank- und Versicherungsgeschäfte sowie insbesondere den Lokal- und Straßenbahnbau war „Lindheim & Co“ der ideale Partner für die junge Firma. Geleitet wurde sie von den drei Brüdern



Hermann Dietrich von Lindheim (1791 - 1860), der Begründer der Lindheim'schen Unternehmergruppe für Bergbau-, Hütten-, Chemie- und Eisenbahnwesen

Ernst (geb. 1832), Wilhelm (geb. 1835) und Alfred (geb. 1836) von Lindheim, deren Vater Hermann (1791 – 1860) schon Konzessionär der Westbahn gewesen ist. Während Alfred als Politiker, Banker und Philanthrop wirkte, leitete vor allem Wilhelm die Industrie- und Handelsunternehmen. Er und sein Bruder Ernst waren als Staatseisenbahnräte und Aufsichtsratsmitglieder vieler Bahngesellschaften im damaligen Verkehrswesen Fachleute ersten Ranges und hatten auf Ing. Stern eine Art Vorbildwirkung.



Briefkopf der „Lindheim & Cie.“ 1885 auf einem an Stern und Hafferl gerichteten Auftrag

Diese erste, enorm wichtige Geschäftsbeziehung hatte sich bereits 1882 angebahnt, als Wilhelm von Lindheim beim Verlag Gerold auf den jungen Techniker Stern aufmerksam wurde. Lindheim verlegte dort seit den sechziger Jahren über zehn Bücher, Studien und Statistiken über volkswirtschaftliche Fragen insbesondere des Verkehrs. Auch Josef Stern publizierte bei Gerold seine Monografien über die „Ökonomie der Lokal-

bahnen“ sowie die „Dampftramway“. Herr von Lindheim war wie gesagt im Bahnbau der gesamten Monarchie engagiert und damit sowohl am Lokalbahnbau wie Problemlösungen im Stadtverkehr interessiert. Als Schöpfer der 1873 gegründeten „Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft“ lag ihm die Modernisierung ihres Betriebes am Herzen und so trafen sich die Interessen von Lindheim und Stern vorerst beim Einsatz einer Dampftramway in Wien und Umgebung.

Als Ing. Josef Stern am 17. November 1884 als „Behördlich autorisierter Zivilingenieur für alle Bauächer“ vereidigt und in die Ingenieurkammer aufgenommen worden war, konnte das Büro „Stern & Hafferl“ auch Bauleitungen übernehmen und blieb Stern der geschäftsführende Kopf, während sich



Franz Hafferl vorwiegend der Feldarbeit, dem Vermessen und Projektieren von Bahntrassen vor Ort widmete, für dessen Ausführung er eine unglaubliche Genauigkeit entwickelt hat.

Zu Beginn, von 1883 bis 1884 arbeitete man überwiegend im Planungsbereich, d.h. man leistete Feldarbeit an Ort und Stelle der geplanten Bahnen (sogenannte Vorarbeiten, d. w. Vermessung und Trassen-Absteckung, Grundeinlösung) und errechnete dann im Wiener Büro die Details aller Bahnnotwendigkeiten (wie z.B. Massenbewegungen, Brücken-, Ober-, Unter- und Hochbauten, Kosten und Rentabilität). Aus diesen Unterlagen wurde ein „Technischer Bericht“ in gedruckter Form und mit lithografierten Plänen etc. erstellt und dem Auftraggeber vorgelegt, um damit bei der Behörde eine Konzession beantragen zu können.

Während Franz Hafferl als der Vermessungsfachmann galt, der die Feldarbeiten leitete und das Für und Wider von Bahntrassen entschied, führte Josef Stern den ganzen Betrieb und natürlich das Wiener Büro. Schon seit dem dreißigsten Lebensjahr konnte Stern fast alle Mitteilungen wegen seiner Schwerhörigkeit nur noch schriftlich empfangen, sei es in Briefen, sei es bei Verhandlungen auf Zetteln oder sonst mittels einer kleinen, wieder löschbaren Tafel. Trotz alledem reiste Stern viel, um allein oder mit Franz Hafferl die Projektsituationen selbst zu prüfen. Er bestimmte die Kubaturen, errechnete die Statik, entwarf die Bauten und zeichnete für den richtigen Einsatz der Betriebsmittel verantwortlich. Seine wichtigste Tätigkeit aber war die Kostenermittlung und Rentabilitätsberechnung.

### ***Die Anfänge mit Projekten und Bauten im Stadtverkehrsbereich***

Naheliegender war dieser erste Tätigkeitsbereich des neuen Büros nicht nur durch die Machbarkeitsstudie über den Einsatz der Dampftramway und die bei Krauss in Wien gesammelten Erfahrungen, sondern auch durch die andauernde Konfrontation mit den damaligen städtischen Verkehrsproblemen bzw. weil Stern einen Denkvorsprung zu ihrer Lösung besaß.

Die Stadt Wien stand mitten in einer ihrer größten baulichen und flächenmäßigen Entwicklungsphasen. Eingemeindungen waren erfolgt oder standen bevor. Nach dem Ringstraßenbau sollten die Linienwälle fallen, der Gürtel errichtet und die dahinter liegenden Orte in den Bereich der Stadt verwaltungsmäßig einbezogen werden. Die Bevölkerung dort und im gesamten Wiener Umland verlangte nach günstigen öffentlichen Verkehrsmitteln

und die Wirtschaft nach rentablen Transportmöglichkeiten. Auch außerhalb der Haupt- und Residenzstadt waren diese Wünsche nach zeitgemäßen Verkehrsmitteln große Mode und in Großsiedlungen vordringlich geworden.

Im städtischen Verkehrsbereich hat sich die Pferdestraßenbahn zwar fast 30 Jahre bis in die neunziger Jahre behaupten können, aber neue Lösungen waren bereits durch Dampf- und elektrischen Betrieb gefunden.

Den innerstädtischen Verkehr von Wien teilten sich 1883 fünf Unternehmungen. Voran die 1868 gegründete „Wiener Tramway-Gesellschaft“ (WTG) mit 50 km Liniennetz, gefolgt von der 1872 entstandenen „Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft“ (NWT) mit 12 km, der 1873 ins Leben gerufenen „Kahlenbergbahngesellschaft“ mit 6 km sowie der eben 1883 tätig gewordenen „Dampftramway Krauss & Co“ mit 10 km Strecken. Dazu gesellte sich seit 1882 die „Wiener General-Omnibus-Gesellschaft“ (und wesentlich später die „Dampftramway Ritschl & Co“). Alle fünf betreuten 44 Millionen Passagiere pro Jahr und 1887 bereits 56 Millionen. Das Liniennetz hatte sich von 78 km 1883 auf 147 km 1887 erweitert, woran das Büro „Stern & Hafferl“ einen beträchtlichen Anteil an Entwicklungs- und Bauführungsarbeiten leistete.

Aufträge erhielt man eigentlich von allen Verkehrsbetreibern, aber die meisten kamen natürlich von der „NWT“ bzw. Lindheim.



Der erste Ingenieur-Mitarbeiterstab des „Technisches Büro für Lokaleisenbahnen Stern & Hafferl“ 1884, Josef Stern (zweite Reihe, zweiter von rechts)

So beteiligte sich Ing. Stern anfänglich noch kurz (1884) am Ausbau der Pferdestraßenbahnerweiterung der „WTG“ für eine Strecke in der Lichtensteingasse vom Opernring bis zur Nußdorfer „Linie“ (begrifflich Linienwall) mit zwei km Länge. Bald darauf wurde aber bereits für die „Kahlenbergbahngesellschaft“ eine

Dampftram als sogenannte Nußdorfer (Zubringer) Linie vom Schottenring zum Kahlenbergbahnhof (5km) entwickelt (1884/85, später auch 2. Geleise), deren Betrieb die „NWT“ besorgte.

Hauptprojektbereich bildete hingegen die Generalplanung einer Wiener Stadt (Dampf)-Bahn mit Tangential- oder Gürtel- und Radial-Linien vom Ring weg bis in die Umlandgemeinden. Dafür lagen bereits verschiedenste Konzepte von den unterschiedlichsten Interessenten vor, die im Zusammenhang mit dem späteren Gürtelstraßenbau und der Regulierung des Wienflusses gestanden haben. Neben Projekten eines britischen Konsortiums unter Leitung von Bunton und Fogerty bzw. der Wiener Bau-Gesellschaft (1881) bestanden solche vom Wiener



Ausschnitt aus dem Generalverkehrs- Plankonzept der Firma Stern & Hafferl 1884/85

Stadtbauamt (1882/83), der Firma Siemens (1883) und eben der Unternehmergruppe Lindheim (1883/84).

Von Lindheim dazu animiert, liegt noch heute ein Wiener Generalverkehrskonzept von Stern & Hafferl aus 1884/85 vor, von dem ein Teil als Projekte und ein anderer in Form von Dampftramwaylinienbauten vom Büro Stern ausgearbeitet bzw. verwirklicht worden ist. Diese Arbeiten beschäftigten die Firma von 1884 bis 1902, dem Zeitpunkt der Übernahme des privaten Straßen- und Lokalbahnnetzes durch die Gemeinde Wien.

Das Konzept sah eine tangentiale, innere Gürtellinie von der Nußdorfer „Linie“ zum Westbahnhof nach Gaudenzdorf und beim Südbahnhof vorbei bis zum neuen Zentralviehmarkt in St. Marx (12 km) vor. Von Gaudenzdorf aus war eine Erschließung des Zieglei- und

Industriebereiches bis Inzersdorf und Wiener Neudorf beabsichtigt (12 km) - samt abzweigenden Stichbahnen über Leopoldsdorf (16 km) und nach Liesing (3 km).

Von dieser Gürtellinie sollten vier innere Radiallinien in Richtung Ring durch die Sechsschimmel-, Floriani-, Mollard- und von der Arbeitergasse aus gebaut werden.



Pferde-Straßenbahn

Außerhalb der Linie bzw. des späteren Gürtels wollte man durch vier Radiallinien Baumgarten, Ottakring, Dornbach und Gersthof erreichen (zusammen 18 km).

Eine äußere, tangentiale Gürtellinie hätte als Vorortelinie ihren Verlauf von Penzing nach Nußdorf genommen und Nebenlinien nach Neustift/Wald und Sievering beinhaltet (10 km).

Ausgeführt wurden davon im Stadtbereich für die „NWT“ von Stern & Hafferl die Strecken Gürtellinie



Ziegeltruhen-Waggons in Aktion

(10 km), Meidling-Hundsturm (2 km), Jacobsgasse-Zentralviehmarkt (5 km), Sechsschimmelgasse (0,5 km), Arbeitergasse-Opernring (2 km), sowie nach einiger Zeit Breitensee-Baumgarten (1.,2.Geleise) samt Verlängerungen nach Hütteldorf (2,5 km) und Matzelsdorf (1885 und folgende Jahre). Eine durchgehende Stadtbahn, die

Vorortelinie und diverse Radiallinien blieben hingegen Detailprojekte bzw. sind in verkleinerter Form später von anderen Firmen errichtet worden.

An Verkehrsplanungen ins Umland von Wien hatte Ing. Stern bereits durch die Neudorfer Dampftram (1881/82) und eine solche nach Perchtoldsdorf (1882) bei Krauss & Co mitgewirkt. Jetzt (1885/86) erhielt sein Büro von Lindheim bzw. der „NWT“ den Auftrag, eine Dampftram



Aufriss des Bahnhofes Inzersdorf der Wiener Neudorfer Bahn 1886

von Gaudenzdorf nach Neudorf zu projektieren, die Baupläne samt Hochbauten zu verfassen und die Bauleitung zu übernehmen, also das Krauss'sche Vorhaben zu realisieren.

Diese in ihrer ganzen Länge auch als „Badener Bahn“ bis heute wohl bekannte Linie diente schon dem Passagierverkehr, aber vorwiegend dem Transport von Ziegeln aus



Die Wiener Neudorfer Dampftramway oder spätere Badener Bahn bei der Wiener Philadelphia-Brücke

den Ziegeleien längs der Strecke. Dafür hatte das Büro Stern & Hafferl eigene Güterwagen entwickelt und patentieren lassen. Behälterverkehr oder „Truhensystem“ genannt, stellte es einen Vorläufer von Containerbeförderung dar. Die direkt auf zwei- oder dreiachsigen Güterwagen in den Ziegeleien beladenen Truhen sind in Gaudenzdorf mittels aufgestellter Kräne rasch und einfach auf Straßenfuhrwerke umgeladen worden.

Am 29. September 1886 mit 12,8 km Länge eröffnet, verkehrten auf dieser normalspurigen Dampftramwaystrecke 8 bis 13 Züge in jeder Richtung, die eine Stunde 15 Minuten Fahrzeit benötigten. Ab 1887 als Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen bezeichnet, hat Stern und Hafferl für sie von 1895 bis 1902 Strecken von Neudorf nach Guntramsdorf (1895) als Dampftram und weiter nach Leesdorf (1899) mit elektrischem Betrieb (6 km) und einem zweiten Geleise (1899 – 1902) eingerichtet. Bei Brückenanlagen und Hochbauten ist von Ing. Stern noch die Form des Historismus in Holz- sowie Ziegelbauweise angewandt worden.

Weitere Umlandlinien von Liesing nach Preßbaum (17 km) für die Dampftramway Krauss & Co wie von Baden nach Alland (14 km) für die Wiener Lokalbahn-Gesellschaft bildeten letzte Projektarbeiten der Firma im Wiener Raum vor der Jahrhundertwende.

### ***Städtische Tertiär-Bahnen von Böhmen bis Siebenbürgen und an der Adria***

Gleichzeitig mit den Straßenbahnen und Dampftramways in Wien beschäftigte Lindheim das Unternehmen mit Lokal- und Straßenbahneinrichtungen in vielen größeren Städten der südlichen und östlichen Monarchie. Selbst als Konzessionär oder zusammen mit anderen Unternehmern bot Lindheim & Co acht Planungen und zum Teil Bauführungen an, welche die Herren Stern und Hafferl übernahmen.

Den Anfang machte das an der schlesisch-galizischen Grenze gelegene Bielitz zwecks einer Verbindung ins benachbarte Biala 1884 (3 km). Im mährischen Brünn musste eine schon konzessionierte Pferdestraßenbahn mit drei Linien in eine Dampflokabahn umgewandelt werden (5 km) und in Görz hatte man eine Verbindungslinie zwischen Stadt und Bahnhof (2,5 km) zu planen. Von diesem Auftrag aus dem Mai 1885 liegt noch eine Auftragsbestätigung vor, die zeigt, dass Lindheim in diesem Falle nicht persönlich von Anfang an in Erscheinung trat, sondern Stern & Hafferl vorschickte, um erst bei positiver Erledigung die Konzession zu erwerben. In diesem Falle würde Ing. Stern „die Ausarbeitung der

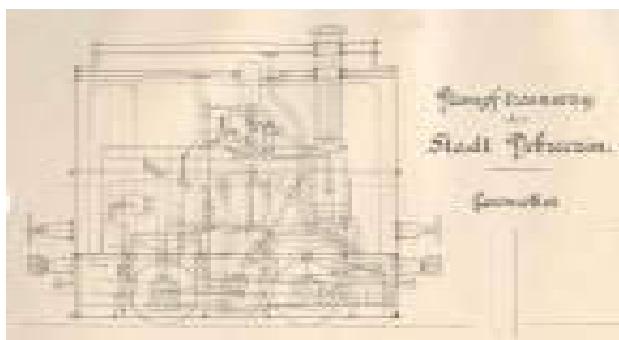
Bauprojekte und Bauarbeiten übertragen“ werden. Aber auch bei Nichtzustandekommen war man abgesichert, weil Lindheim für die Vorarbeiten eine Pauschalentschädigung von 1.000,00 fl. und für den entgangenen Bauauftrag 2.000,00 fl. Abfindung zu zahlen versprach.



Die Brünner Straßenbahn, bereits elektrifiziert

Die meisten anderen städtischen Linien, die zu projektieren waren, lagen in der ungarischen Reichshälfte. Hier machte man (wie Hafferl später schreibt) keine guten Erfahrungen und hielt sich danach dort für alle Zeiten von Bahnplanungen fern.

Aus Kronstadt kam 1885 zu einem 5 km langen Lokalbahnprojekt der Auftrag, die Stadt zu vermessen, in Großwardein stand eine Straßenbahn (3 km), in Veszprem eine Dampftram (3,4 km) zur Diskussion und aus Budapest äußerte man den Wunsch nach einer Dampftram ins „Stadtwäldchen“ (3,2 km). Unter Stern & Hafferl gebaut wurde die „Dampftramway der Stadt Debreczin im Auftrag der Herren Lindheim und Carl Neufeld“. Das „Technische Büro“ glänzte dabei mit selbst entworfenen, genormten Wartehäuschen in vorgefertigter Form – einem Vorläufer der heutigen Wartehäuschen der Gmundner Fertigteilmfirma. Auch das Design der Betriebsmittel, speziell der Sommerfahrwagen stammte von Stern & Hafferl aus 1886.



Die Debrecziner Stadt- Dampftram

### ***In zwei Jahrzehnten fast 200 km geplante und geleitete Lokalbahnbauten***

Auch auf dem neuen Verkehrssektor für Lokalbahnen über Land und Industriebahnanlagen, für welche sich das „Bureau“ als Spezialist empfohlen hat, wurde monarchieweiter Einsatz geleistet. Großteils waren Projekte und Bauleitungen wieder „Lindheim & Co“ zu verdanken, aber gleichzeitig ist man um Aufträge anderswo bemüht gewesen, vor allem in Oberösterreich und der Steiermark.

Von 1885 bis 1887 konnten zehn Bahnplanungen außerhalb von Wien durchgeführt und über vier davon auch die Bauleitung angenommen werden. Sechs Projekte und drei Bauausführungen kamen noch einmal von Wilhelm und Ernst von Lindheim. Diese Unternehmer, denen selbst eine Baufirma sowie Handelsgesellschaften für Energieprodukte und landwirtschaftliche, gewerbliche und industrielle Waren unterstanden bzw. zahlreiche Beteiligungen an Firmen in der ganzen Monarchie gehörten, ließen Stern & Hafferl in Industrie- und Randgebieten Österreich-Ungarns Industrie- und Lokalbahnprojekte erstellen, wo ein Nachholbedarf bestand und eine Verkehrsentwicklung erst in ihren Anfängen steckte.

Dazu gehörten zwei Industrie- und Schlepplahngeleise in Pilsen (1885, 3 km) und Görz (1885:1,9 km), eine Lokalbahnstrecke von Görz über Strassic nach Podgora und Soliano (1885:4,6 km) sowie zwei Lokalbahnen in Galizien und eine in Slawonien zur bosnischen Grenze (1885/87; insgesamt 143,6 km).

Gebaut wurden unter Stern & Hafferl damals innerhalb kurzer Zeit sehr lange Bahnlinien, welche aus wirtschaftlichen und militärischen Gründen eingerichtet worden sind, wobei aber ihre Ausführung aus Rentabilitätsgründen spartanisch zu erfolgen hatte.

Als erste stand die „Vinkoćve-Brčkaer Lokalbahn-AG“ am Plan. Hier war militärisches Interesse angesagt. Seit 1878 der Monarchie angegliedert, verfügte Bosnien bzw. der Raum der alten „Militärgrenze“ über fast kein Bahnnetz. Die Notwendigkeit bald eine brauchbare Verbindung herzustellen, haben eine typisch österreichische Notlösung bewirkt: aus altvorhandenem Material vom Suezkanal die berühmte „österreichische Schmalspurbahn“ mit 760 mm Spurweite zu entwickeln, welche auch für die Lokalbahnen der Firma Stern & Hafferl Bedeutung haben sollte.



Vinkovce-Brčkaer, Bahnbau 1885, eine einfachste Heeresbahn in Slawonien und Bosnien

Aus einer Feldbahnform entstand so ein sparsamer Lokalbahnstyp, der auch für Hauptbahnen Anwendung gefunden hat. Im Auftrag von Lindheims, die an der Bahn-AG beteiligt waren, wurde 1886 eine einfache 53 km lange „bosnische“ Erschließungs- und Militärlinie eingerichtet, welche mit Holzbrücken, wenigen Unterwegsstationen in Riegelbauweise und meist kleinen Haltestellen aus Holz auskam. Sie konnte am 28. Oktober 1886 eröffnet werden; eine Bilddokumentation liegt noch vor.

Galizien, seit dem Ende des 18. Jhdts. durch die Teilungen Polens zu einem Part der Monarchie geworden, hatte ebenfalls in vielen Landesteilen keine gute Verkehrsinfrastruktur. Dazu kam, dass dieses Königreich hervorragende Bodenschätze und große Wälder besaß, die genutzt werden sollten. Wer die galizischen Landstraßen kannte, im Sommer staubig, im Frühjahr und Herbst voll Schlamm und im Winter verweht, wird verstehen, dass hier ein Nachholbedarf über weite Strecken bestanden hat.

Im Rahmen der gleichfalls mit Lindheim & Co verwobenen „Kolomäer Lokalbahn-AG“ entwickelte Stern & Hafferl eine Wirtschaftsbahn von Kolomäea ausgehend über die Strecke „Nadworna-Sloboda Rungurska“ mit 25,6 km. Drei Stationen, drei Frachtbahnhöfe und eine Remise waren im Hochbau zu erstellen. Die Bahn selbst erschloss in Sloboda ein reiches Erdölgebiet, dessen Produkte in eigenen Tankwagen als „Naphta“ speziell für die chemische Industrie, z.B. des Aussiger Vereins als Grundstoffbasis dienten. Die Bahn, von deren Hochbauten noch Aufrisse vorhanden sind, ist am 1. Dezember 1886 in Betrieb gegangen.

Die „Dritte im Bunde“ stellte eine Strecke von „Kolomäea nach Zalescyki“ mit 65 km Länge dar. Sie diente sowohl dem Personen- als auch Güterverkehr

an die Grenze zum Kronland Bukowina. Ihr Bau fiel in die Jahreswende 1886/87. Besitzer riesiger Forste und verschiedene Bergbauorte konnten nun ihre Güter durch diese Bahn im weiten Raum der Monarchie vermarkten, die bislang nur mittels Ochsenfuhrwerk an entfernte Hauptbahnen zu transportieren gewesen waren.

Stern & Hafferl hatte hier oft schwierige Feldarbeiten zu leisten, weil die Katasterpläne nicht stimmten. Die Trassen waren abzustecken, sowie mit einer Gruppe von Leuten, Ingenieuren und Bauleitern die Bahnausführung zu überwachen. Den Bau selbst besorgte Lindheim mit Hilfe Wiener Bankiers und Finanziers (Biedermann, Pflaum, Popper) und erhielt dafür die meisten Aktien der Gesellschaft – eine Vorgangsweise, die Stern & Hafferl erst viel später anwenden konnte.

In der Steiermark wurden eine Schleppebahn in Gratwein (1885, 2 km) für einen Industriellen projektiert (diese Industrie- und Schleppebahnen waren seit Beginn 1884 als einfache Nebenbahnen mit einfacher Betriebsführung ein weiteres Betätigungsfeld von Stern & Hafferl geworden) und eine Lokalbahn von Arnfels nach Leibnitz (1886, 21 km) geplant - im Auftrag der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft.



Die Öl- oder Naphta-Felder in Galizien bei Sloboda Rungurska, 1886

Oberösterreich, wo sowohl Stern als auch Hafferl bereits gearbeitet hatten, durfte ebenfalls bald als Auftrags-erwartungsland angesehen werden. Die von Hafferl gepflegten Kontakte mit den dortigen Liberalenkreisen brachten Ende 1885 einen ersten Erfolg. Man konnte bei der Mühlkreisbahn an der Projektausschreibung mitbieten und erhielt schließlich als Bestbieter von der Stadt Wels den Auftrag, die Lokalbahn (Wels-) Haiding-Aschach (mit etwaiger Fortsetzung ins Mühlviertel) zu

errichten. Man legte im November 1885 das beste Offert und verbrauchte anstelle der veranschlagten 629.000,00 fl. Gesamtkosten bloß 548.000,00 fl.. Die 20,3 Kilometer entstanden vom 7. Jänner bis 19. August 1886 in drei Baulose geteilt unter Leitung von je einem Bauführer, Bauassistenten und Bauaufseher der Firma, sodass mit Beginn des Welser Volksfestes am 20. August die erste Welser Lokalbahnlinie eröffnet werden sollte.

Die schon erwähnte Rivalität von Wels und Linz um Käuferschichten hatte diesen Bahnbau zur Folge, welcher sofort die Linzer Kremstalbahngesellschaft auf den Plan rief. Von ihr wurde daher Stern & Hafferl mit dem Projekt des Weiterbaues der Kremstalbahn von Micheldorf an bemüht (1887).

### ***Das Bauunternehmen Stern & Hafferl O.H.G.***

1887, mit dem Ende der Wirksamkeit des ersten Lokalbahngesetzes von 1880 und Schaffung eines zweiten vom 17. Juni, änderten die Ingenieure Stern und Hafferl ihre Unternehmensstrategie und damit bisherige Firmentätigkeit.

Ab sofort wollte man nicht nur Bahnen über Auftraggeber planen und ihren Bau leiten, sondern selbst Projekte ausarbeiten, Bahnkonzessionen erwerben und dann die Bauarbeiten eigenständig durchführen. Hafferl, der in seinen Ansichten oft der „Zögerer“ war, musste erst überzeugt werden.

Durch die guten Unternehmensergebnisse der ersten Jahre war es denkbar geworden, einen Bauhof zu unterhalten und in gewissem Umfang Betriebsmittel anzuschaffen. Arbeiter waren zum Bauen nur wenige notwendig, denn man bediente sich jahrzehntelang eines sogenannten Akkordantensystems. Dh., es wurden mit Subunternehmern Verträge abgeschlossen, vielfach italienischen, aber ebenso regional ansässigen Unternehmern, welche mit ihrem Personal die jeweiligen Tief- und Hochbauten wie andere Arbeiten durchführten, bei gleichzeitiger Inanspruchnahme von Betriebsmitteln der Baufirma.

Am 1. September 1887 wurde die offene (Handels-) Gesellschaft zwischen Stern und Hafferl als Vertrag mit dem Ziel des Betriebes eines Ingenieur-Büros und Bauunternehmens unterzeichnet und am 18. November ins Handelsregister Wien unter der Zahl 115 (später 115/1) eingetragen. Stern und Hafferl waren gleichberechtigte Gesellschafter, Stern selbst als Seniorpartner geschäftsführender Gesellschafter. Damit war der bis heute andauernde Geschäftsbereich „Stern & Hafferl Bau“ gegründet und begann im September 1887 die selbständige Bautätigkeit. Bereits aus diesem Monat

datiert ein erster Bauvertrag mit der Firma „Lindheim & Co“ über die Errichtung der Lokalbahn „Reichenberg-Gablonz“, einer Bahn im Textilindustriezentrum von Böhmen, der am 16. September abgeschlossen wurde.

Diese 1887 bis 1888 noch über Lindheim als Konzessionär und Bauherrn eingerichtete Lokalbahn gehörte zur ersten einer Reihe von in den Ländern der Wenzelskrone von Stern & Hafferl projektierten Strecken, welche die Firma weit über die Jahrhundertwende beschäftigen sollte. Sie verdient aber auch noch in anderer Hinsicht unser Interesse, als ihr Bauvertrag alles beinhaltet, was an Bedingungen in Zukunft für alle Bahnbauten des neuen Bauunternehmens von Bedeutung sein sollte.

So kam zur bisherigen Bauaufsicht die Verpflichtung Unter-Akkorde zu organisieren: Teile der Bauausführung wie Erd- und Felsarbeiten, Tunnel-, Ober- und Hochbauten oder Tischler- wie andere Professionistenarbeiten wurden an Subunternehmer mit Verträgen vergeben. Auch Materiallieferungen zum Bestangebot zu veranlassen, gehörte in Zukunft zu den Aufgaben der Baufirma Stern & Hafferl.



Brückenbau bei der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz, 1886

Die Baufirma hatte für die Sicherheit der Bauplätze zu sorgen und Haftungsverträge mit Versicherungen abzuschließen. Die zeitgerechte Bezahlung von Arbeiten und

Akkordanten war selbstverständlich, die Fürsorge für die Arbeiterschaft genau vorgeschrieben. Für Unterkünfte und Verköstigung mussten Baracken und Speiseanstalten entstehen, für eine „gesunde und billige Verpflegung“ die Verantwortung übernommen und für die Pflege kranker und verwundeter Arbeiter Spitalsbaracken errichtet und fallweise Ärzte angestellt werden.



Fertiges Brückenviadukt mit fiktiver Zuggarnitur

Später hat daraus Stern & Hafferl auf Grund der von Staat verlangten Normen ein eigenes Typensystem von Brücken, Unterführungen, Bahnhöfen, Haltestellen, Güterbahnhöfen und Remisen, sowie Richtlinien ihrer Einrichtung entwickelt. Ein Normblatt über die „Einrichtungsgegenstände für die von Stern & Hafferl gebauten Lokalbahnen“ ist erhalten, wo von der Werkbank, über Tische für Magazine, Schriftenkasten, Stehpulte und Schreibtische hin bis zu Waschkasten, Schlüssel- und Schreibtafeln alle Objekte abgebildet und beschrieben sind. Dieses Normensystem sollte viel zur „Kostengünstigkeit“ Sternscher Bahnbauten beitragen.



Die Lokomotive „Reichenberg“ vor dem Bahnhof Gablonz

Auch im Bahnbetriebsmittelbereich erfolgten Vorschläge von Stern & Hafferl, zB an die auf Lokal-, Werk- und Bergbahnen spezialisierte Lokomotivfabrik Krauss in Linz oder die Waggonfabriken in Wien und Umgebung. Damit verfügte man bald über ein Bahnbauprogramm, welches nach der Beendigung der Beauftragung durch Lindheim (die Reichenberg-Gablonzer Strecke war das letzte gemeinsame Bahnvorhaben) notwendig wurde.

### **Planungen, Konzessionserwerb und Bahnbauten 1886 bis 1894**



Einige Mitarbeiter verpflichten sich zur Einhaltung des Dienstgeheimnisses, 1890

Die Wirksamkeit des Zweiten Lokalbahngesetzes des Reichsrates für die cisleithanische Reichshälfte dauerte bis 1894. Sein Auslaufen fällt zeitlich mit der schließlichen Übersiedlung des Hauptbetriebes ins Salzkammergut zusammen. In diesen über sieben Jahren, von 1886/87 bis 1893/94 beschäftigte sich das Unternehmen mit 18 Bahnprojekten, von denen es sieben verwirklichen konnte. Der Schwerpunkt dieser Planungsarbeiten lag anfangs in Böhmen, um sich bald nach Oberösterreich, Salzburg und der Steiermark zu verlagern. Einzelne Entwürfe wurden für Linien in Krain und Tirol angefertigt. Pro Jahr waren dies zwei bis drei Projekte.

Zweifelsohne ist damit Anzahl und Größenordnung der Projekte (die im Vergleich zu den ersten Jahren jetzt zu

bearbeiten waren - abgesehen vom Jahrhundertunternehmen Salzkammergutlokal- und Schafbergbahn) geringer geworden. Musste doch der durch den Baubetrieb vermehrte Arbeitseinsatz der Firma mit kaum erhöhtem Personalstand im Rahmen dieser Umstrukturierungsphase bewältigt werden. Während sich Ing. Stern in Wien, Böhmen, der Steiermark und im Ausland um Aufträge, Auftraggeber und Konzessionsteilhaber bemüht hat, wirkte Ing. Hafferl in Oberösterreich und Salzburg auf Grund seiner guten Familienbeziehungen auf dortige Bahn- und Bankkreise ein.

Speziell die Geldbeschaffung für eigene Projekte und Konzessionen wie die laufenden Zahlungen im Baubetrieb bereiteten beiden Gesellschaftern oft Kopfzerbrechen. In Wien, München, Salzburg, Linz und sogar Frankfurt wurde vorgefühlt und einiges an Ergebnissen eingebracht.

Der Bekanntheitsgrad der Firma in Böhmen wirkte sich durch den Erfolg der über 11 km langen Reichenberg-Gablonz-Gesellschaftsbahn, (die 1888 in Betrieb ging), dahingehend aus, dass man in der Nähe drei weitere Lokalbahnprojekte und eine Industriebahnplanung anvertraut bekommen hat. In Wien konnte Stern den Industriellen Julius von Leon und in Frankfurt am Main die Bankhäuser Erlanger bzw. Sulzbach für eine Mitkonzession und Mitfinanzierung gewinnen. Zwei Lokalbahnvorarbeiten für die Strecke Gablonz-Tannwald (1887; 14,5 km) bzw. Reichenberg-Heinersdorf (1888; 22 km), sowie später die Werksbahn Postelberg-Chlumčau (1891/92; 13,1 km) blieben Projekte. Aber die Lokalbahn Groß Prießen-Wernstadt-Auscha (18,8 bzw. 25 km Länge) wurde 1888 nicht bloß konzipiert, sondern die Baufirma Stern & Hafferl erhielt dafür zusammen mit Herrn Leon am 15. August 1889 erstmalig eine eigene Konzession. Der Bauvertrag konnte dann am 23. Juli 1889 mit dem Bankhaus Erlanger & Söhne aus Frankfurt geschlossen werden, das die Konzession übernahm. Damit war zugleich ein Finanzierungsvertrag zur Gründung der Bahn-Aktiengesellschaft verbunden, an der Stern & Hafferl durch Aktienüberschreibung anstelle eines Teiles der Bezahlung beteiligt gewesen wäre.

Der Bahnbau war im August 1890 fast beendet, als durch schwere Regenfälle Überschwemmungen auftraten. Diese führten beim provisorischen Betrieb der Betriebsbewilligung zu einer Verweigerung derselben. Da die Firma Stern & Hafferl auch die Gefahr höherer Gewalt auf sich genommen hatte, mussten die Mängel bis September 1891 auf vorerst eigene Kosten behoben werden. Erst 14 Jahre später, 1904 kam zwischen den Konzessionsinhabern bzw. der Bahngesellschaft und dem Bauunternehmen ein gerichtlicher Vergleich zu-

stande, welcher einen Preisnachlass und Verzicht auf die Hälfte der Aktien zur Folge hatte. Diese negativen Erfahrungen haben Ing. Stern in weiterer Folge stark beeinflusst, sodass sie auch mit einer Rolle gespielt haben, die Elektrizität in die Firmenstrategie einzubauen bzw. in Böhmen nur mehr Projekte auszuarbeiten.

Die Konkurrenz der Städte Linz und Wels hat erstere, wie schon gehört, veranlasst, die Kremstalbahn weiterzuführen. Die Schwierigkeiten, speziell bei der Geldbeschaffung durch die Gesellschaft waren zahlreich. Erst der drohende Anschluss des oberen Krems- und Steyrtales durch eine Steyrtalbahn an die Stadt Steyr führte zu dem Erfolg, wenigstens sofort die Strecke Micheldorf-Klaus als Sperrriegel 1888 an das Unternehmen Stern & Hafferl zu vergeben. Die Firma baute von Juni bis November diese neun Kilometer und konnte am 1. November 1888 die Eröffnung feiern.

Die Fortsetzung der Bahn sollte bis zum Ennstal erfolgen. So erstellte Stern & Hafferl 1888/89 einen Plan für die 20,6 km lange Strecke Klaus-Windischgarsten und 1889/90 ein weiteres Projekt über den Verlauf von Windischgarsten nach Spital (10 km), das im Mai 1890 präsentiert worden ist. Ein privater Gewerke und Mitglied des Staatseisenbahnrates Gottlieb Schröckenfux aus Roßleiten veranlasste später (1894) auf seine Kosten Vorarbeiten für Trassen nach Hinterstoder und ins Ennstal, die ebenfalls Stern & Hafferl leistete. Die sogenannte Phyrnbahn sollte aber erst 1906 von Linz durchgehend im Rahmen der neuen Alpenbahnen fertiggestellt werden, wobei die von Stern & Hafferl gebaute kleine Strecke aufgelassen bzw. neu trassiert worden ist.



Die Muraltalbahn, von 1888 bis 1893 Projekt von Stern & Hafferl

Die Steiermark war überhaupt von Anfang an ein Interessengebiet der Firma. Hier, in der Untersteiermark beauftragte das Bankhaus Sulzbach aus Frankfurt Stern & Hafferl mit Lokalbahnprojekten. Es wurden Entwürfe



gemacht für die Strecken Wobon-Rohitsch-Sauerbrunn (1888/89, 12 km) und Gonobitz-Pölschach-Sauerbrunn (1889, 10 km). Auch im benachbarten Krain war man mit dem Projekt einer Bahn von Neumarkt nach Krainburg (1888, 20 km) befasst worden.

Das obere Murtal, zum Teil im Salzburger Lungau, aber größtenteils in der Steiermark gelegen, drängte seit Beginn der achtziger Jahre auf einen Verkehrsanschluss, besonders weil sich der Bau der Tauernbahn dauernd verzögert hat (1901-1909 gebaut). So entstanden von Stern & Hafferl zwei Projekte. Einerseits die Trasse St. Lambrecht-Mauterndorf als Normalspurbahn (1888) und andererseits ein späteres Schmalspur-Detailprojekt für die ausgeführte Strecke Unzmarkt-Mauterndorf (1893). 1889 trat Stern & Hafferl sogar als Konzessionswerber der ersten Version auf. Doch die auf 3,5 Mill. Gulden geschätzten Baukosten waren nicht zu beschaffen, da das Handelsministerium keinen Zuschuss in Aussicht stellte. Aus Kostengründen entstand dann eine Schmalspurbahn.

Im Gegensatz zu den meisten Kronländern nahm sich die Steiermark besonders des Lokalbahnbaues an und bestellte 1890 einen Freund von Stern, Ing. Karl Wurmb (aus Oberösterreich gebürtig und Mitarbeiter an der Kremstalbahn) zum Direktor des Landeseisenbahn-amtes. Dieses Amt übertrug unserem Unternehmen 1892 die Ausarbeitung des Detailprojektes Unzmarkt-Mauterndorf (76 km), das man anfangs 1893 fertigstellte. Den Bauauftrag erhielt hingegen eine Baufirma in Graz.

Erstmals beteiligte sich das Ingenieurbüro bei einem Projekt in Tirol 1891. Es handelte sich um eine dampfbetriebene Bergbahn auf den Ritten ober Bozen, die viel später (1907) als elektrische Zahnradbahn in Betrieb gehen sollte.

Diese Planung in Südtirol war aber nur der Anfang einer ganzen Reihe von Bahnprojekten in Tirol, speziell in Südtirol, wo sich Stern & Hafferl später bei allen wichtigen Lokalbahn Ausschreibungen engagiert hat.

### ***Die Salzkammergut-Lokalbahn, „Sie Kommt Gar Langsam und Bedächtig“, zeitlebens das Lieblingsprojekt von Josef Stern***

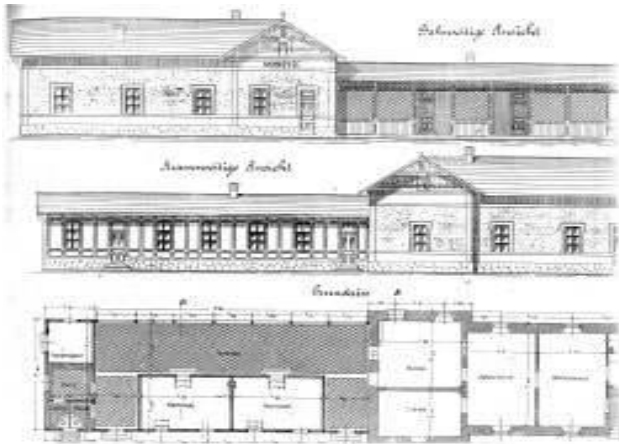
Die bekannteste aller Schmalspurbahnen war die SK-GLB, die in den Herzen der Bevölkerung und vieler Künstler durch Lieder, Operetten und Gedichte bis heute bewahrt worden ist. Selten hat die Einstellung einer kleinen Lokalbahn so viel Staub aufgewirbelt wie die der Salzkammergut-Lokalbahn. Sogar noch heute, nachdem seit dem Jahr der Stilllegung 1957 so viel Zeit verstrichen ist, trauert man da und dort „zwischen Salzburg und Bad Ischl“ der „lieben, kleinen Eisenbahn“, wie es im Lied heißt, nach. Derzeit gibt es seit 1996 das SKGLB-Museum in Mondsee und jetzt nun einen Verein, der den Wiederaufbau eines Streckenabschnittes als Museumsbahn ins Auge fasst.

Zur Zeit ihrer Gründung bedeuteten Planung und Bau eine echte Pionierleistung zur Erschließung eines Fremdenverkehrsgebietes erster Ordnung, deren Ansätze in die fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurückgehen. Da Bad Ischl schon damals der bevorzugte Sommeraufenthalt Kaiser Franz Joseph I. war und die Salzburger ihren Mozart gerade entdeckt hatten, ist mit einem solchen Bahnbau auch eine Publikumswirksamkeit wie kaum anderswo verbunden gewesen.

In den späten sechziger Jahren bestanden bereits Projekte, eine Bahn von Salzburg über den Wolfgangsee nach Ischl zu führen und wenig danach (1872) eine Bergbahn mittels Zahnradsystem auf den seit 1862 mit einem Hotel bewirtschafteten Schafberg zu bauen. Vorhaben, welche der Wirtschafts-„Crash“ von 1873 lange verhindert hat.

Erst der Wiener Ingenieur Wilhelm Michel legte 1887 ein Normalspurprojekt Bad Ischl-Salzburg mit einer Abzweigung zur Westbahn von Mondsee nach Steindorf vor, das Aussicht auf Verwirklichung hatte. 1888 als Variante in Schmalspur ausgeführt, suchte Ing. Michel Konzessionsmitbewerber sowie eine Baufirma bzw. notwendige Geldgeber – auch für das zusätzliche Schafbergbahnprojekt.

Vom Frühjahr 1888 datieren die ersten Schreiben Michels an Ing. Stern, der damit viele Möglichkeiten für sein Unternehmen erfüllt sah. Nicht nur selbst in der Nähe seiner Heimat tätig zu sein, begeisterte Stern und mit ihm Hafferl, sondern speziell die Lage der Bahn mitten im Sommerfrischezentrum der Monarchie. Zwei Jahre Vorarbeiten waren dazu allein nötig, von den Entwürfen bis zum Baubeginn.



SKGLB: Grund- und Aufriss des Bahnhofes in Mondsee

Vordringlich musste es sein, einen potenten Bahnfinanzier oder eine Gesellschaft, sowie Banken zu finden, welche dieses Millionenvorhaben tragen konnten. Verhandlungen mit Wiener Banken, u.a. der Escompte Anstalt, der Creditanstalt und der Unionbank brachten keine Ergebnisse, das Vorfühlen Hafferls in Salzburg bei Spängler und Leitner, Privatbankiers, brachte schließlich eine Mitbeteiligung von Spängler. Dagegen hatte die Kontaktaufnahme mit dem früheren Arbeitgeber Stern und Hafferls, Kommerzienrat Krauss in München, der Lokalbahn-AG in München, sowie mit Direktor Krüzner von der Bank für Oberösterreich und Salzburg, der von sich aus im Wiener Büro erschien, den erhofften Erfolg. Später beteiligten sich ebenso die Kronländer Salzburg und Oberösterreich, Anliegergemeinden und Private an der Zeichnung von Aktien der dafür zu gründenden eigenen Bahngesellschaft.

Das ganze Jahr 1889 war mit dem und dergleichen vergangen. Endlich konnte Stern & Hafferl im Verband mit Michel um die Konzession ansuchen. Man traf mit Michel selbst am 18. November 1889 (im Einvernehmen mit dem Hauptbahngründer, der Münchner Lokalbahn-Gesellschaft) das Übereinkommen, dessen Ansprüche aus dem Konzessionstitel abzugelten.

In einem „Memoire“ über die neue Lokalbahn und die Schafbergbahn, mit einem Konzessionsvorrecht für eine Bahnlinie Mondsee-Kammer/Attersee verbunden, wurde am 18. August 1889 als erstes Ziel der Bau der Salzkammergutbahn Salzburg-Bad Ischl und als weiteres die Erschließung vom Schafberg, dem Salzkammergut und Vöcklabrucker Seengebiet ausgesprochen – je nach Maßgabe der Rentabilität. So ist erst der Begriff „Salzkammergut-Lokalbahn“ entstanden. Dabei war, nebenbei bemerkt, bereits von einem elektrischen Betrieb die Rede.

Am 13. Jänner 1890 erhielt Michel sowie Stern & Hafferl die Konzessionsurkunde für eine Schmalspurbahn von Bad Ischl nach Salzburg mit einer Abzweigung über Mondsee nach Steindorf sowie für die Schafbergbahn, als das Zusammenwirken des Bauunternehmens und Ingenieurbüros Stern & Hafferl mit der Lokalbahn-AG in München als Aufbringer der Geldmittel bzw. von Beteiligungen feststand. Die Konzession gewährte 25-jährige Steuerfreiheit. Einlösungsrecht und jederzeitige Betriebsübernahme durch den Staat waren vorbehalten. Den mit 28. August 1890 genehmigten Statuten der „Aktien-Gesellschaft der Salzkammergut-Lokalbahn“ war die Gründungsversammlung unter Vorsitz von Ing. Stern vorausgegangen und er schrieb am 29. September an den Direktor der Oberbank „von Fachmännern“ aus München und nicht von „Geldmännern“ wie bei den böhmischen Bahnbauten, „welche auf eine vollständige sachgemäße Durchführung eines (Eisenbahnbau-) Unternehmens wenig Wert gelegt haben“. (Die Statuten sahen übrigens schon weitere Tourismusprojekte vor.)



SKGLB: Kleine Winter-Zugsgarnitur, 1900

Der mit Sitz in Salzburg etablierten neuen Bahngesellschaft stand ursprünglich ein Aktienkapital von 1.600.000,00 fl. zur Verfügung, das später auf den Betrag von 5.400.000,00 fl. (= 10.800.000,00 Kr., 1892) erhöht wurde. Hauptaktionäre waren die Lokalbahn-AG in München, Stern & Hafferl (als Übernehmer von Aktien an Geldesstatt für Bauarbeiten), das Land und die Stadt Salzburg, das Land ob der Enns und die Gemeinde Mondsee, die Spänglerbank, Kommerzienrat Krauss, Ing. Hafferl und 140 andere Privatpersonen in Form von Stammaktien.

Ing. Stern, mit der Bauleitung und General-Bauunternehmung betraut, soll an den Bau mit „großer Umsicht, aber noch größerer Vorsicht“ herangegangen sein. Es war zunächst festzustellen, welche Schmalspur anzuwenden war, welche Trasse gewählt werden musste und welche

Betriebsmittel, vor allem Lokomotiven zu beschaffen wären. Nach genauer Überprüfung erkannte Stern, dass hier nur eine Schmalspur-Kleinbahn mit einer Spurweite von 760 mm wie in Bosnien in Frage kam.

Die Trasse wurde auf ungewöhnliche Art bestimmt: Ing. Stern ließ vorerst Künstler, Maler, Grafiker durch die Gegend ziehen und von ihnen die landschaftlich schönsten Punkte bestimmen. Dann erst sandte er die Geometer, an der Spitze Ing. Hafferl aus, die diese vorzüglichsten Stellen durch eine Trasse zu verbinden hatten. Die Erwerbung der für den Bahnbau nötigen Grundstücke führte zu einem mehr oder weniger schweren Ringen mit den Anrainern und es mussten oft die schmalen Wiesen etc. weit überzahlt werden.



SKGLB: Brückenbau über die Ischl 1890 mit Hilfe der Lok Nr. 2

Der Bahnbau wurde im Frühjahr 1890 in Teiletappen begonnen. Die erste einfachere Teilstrecke von Ischl nach Strobl mit 9,6 km konnte am 5. August 1890 dem Betrieb übergeben werden. Die Bahn begann zunächst in Bad Ischl nicht am Staatsbahnhof, sondern westlich des Marktes im Ischler Lokalbahn. Mit 28. Juni 1891 war der 31,3 km lange, trassierungsmäßig schwierigere und mit beträchtlichen Steigungen versehene Abschnitt von Salzburg nach Mondsee fertiggestellt. Das bautechnische große Anforderungen stellende Mittelstück Strobl-St. Lorenz (22,5 km) konnte erst zwei Jahre später, am 20. Juni 1893 eröffnet werden. Nach einem weiteren Jahr, am 3. Juli 1894 war auch das Anschlussstück von Pfandl zum Staatsbahnhof Ischl (3,8 km) fertiggebaut.

Franz Hafferl hat uns einen Vortrag über die Trassierung und Bauarbeiten bei der Bahn hinterlassen, der zeigt, dass der später eindrucksvollen Fahrt auf der SKGLB mit den wechselnden Szenarien eine recht schwierige Baugestaltung der verschiedenen Strecken vorangegangen war. Der erste Abschnitt beinhaltete bereits das Problem, den Anschluss an die Staatsbahn in Ischl

aufzuschieben und einen provisorischen Lokalbahn in der Nähe der Schratvilla einzurichten. Außer zwei Brücken ergaben sich sonst bis Strobl nur wenig bauliche Schwierigkeiten. Die zweite Bauperiode bedingte am sumpfigen Mondseeufer Pilotierungen und an der Wasserscheide von Traun und Salzach in 632 m Höhe sehr bedeutende Erdarbeiten. Ihre Ausführung im nassen Sommer 1891 führte durch andauernde Rutschungen zu ungeahnten Komplikationen und langwierigen, kostspieligen Sanierungsarbeiten. Die dritte und vierte Strecke, beide im Mai 1892 begonnen, erforderte den größten Arbeitsaufwand. So war bei Zinkenbach eine 50 m lange Brücke in Eisenkonstruktion und bei St. Gilgen ein gewölbter Viadukt, 28 m lang, herzustellen, während auf der Scheitelstrecke unter dem Scharflinger Berg der 443 m lange Eibenbergtunnel in Handarbeit und 295 Arbeitstagen vorzutreiben war. Trotz relativ geringer Länge dauerte die Herstellung des Anschlusses an den Staatsbahnhof nahezu zwei Jahre. Notwendig waren dazu die Errichtung einer 60 m langen Brücke über die Traun, das Kaltenbach-Viadukt in Eisen (100 m) sowie der 685 m lange Kalvarienbergtunnel.

Ursprünglich hat man die Fortsetzung der Bahn von der Seitenstrecke in Mondsee bis Steindorf geplant. Zum Bau kam es aber nicht und so blieb die Seitenbahn St. Lorenz-Mondsee ein Torso. Rückblickend muss diese Unterlassung als Fehler bezeichnet werden, da die Ischler Bahn das Fehlen dieser Verbindung mit den Einzugsgebieten Innviertel, Mittel- und Niederbayern finanziell empfindlich zu spüren bekam. Ing. Stern projektierte später mehrere elektrische Lokalbahnen im Flachgau, dem Dreiseenland, von denen eine beim Bahnhof Kraiwiesen über einen Anschluss in das Innviertel zur Weilhartsbahn verfügen sollte. Der Erste Weltkrieg verhinderte ihre Realisierung. Dennoch hat die SKGLB durch den Anschluss an die Rudolphsbahn in Ischl eine Verbindung mit einer Hauptbahn besessen und war daher im Unterschied zu den meisten Lokalbahnen Österreichs keine Sackbahn.



SKGLB: Durchstich des Eibenbergtunnels bei Strobl, 1893

Kaum bekannt ist auch die Tatsache, dass Josef Stern eine Eisenbahnbrücke über den Wolfgangsee vom Bahnhof in Zinkenbach zur Schafbergbahnausgangsstation in einem Detailprojekt 1893/94 vom Grazer Ziviltechniker Emil Teischinger ausarbeiten ließ, um eine direkte Verbindung der SKGLB mit der Schafbergbahn herzustellen. Die Inbetriebnahme von zwei Dampfschiffen im Eigentum der SKGLB erfüllte bald denselben Zweck – natürlich wesentlich kostengünstiger.



SKGLB: Ein Zug in der Station Aich

Zwischen Mondsee und St. Gilgen lagen übrigens alle Merkmale einer echten Gebirgsbahn vor, desgleichen war die Strecke Mondsee-Salzburg in ihrer Streckenführung ziemlich kompliziert. In ebener Lage verliefen nur 15,5 km der 67 km langen Bahn, die übrigen 51,5 km wiesen Steigungen bis zu 33 Promille auf, wobei die Neigung nicht weniger als 353 mal wechselte! Der Höhenunterschied betrug 211 m; 43,7 km lagen in einer Geraden, der Rest, also rund ein Drittel in Kurven. 58 Brücken, zwei Viadukte und fünf Tunnels waren vorhanden, sowie 432 Weg- und Straßenübergänge zu berücksichtigen.

Nicht zu Unrecht spricht der Schmalspurfachmann Josef Slezak, der seit 1958 einige Arbeiten über die SKGLB verfasst hat, von „unbestritten der populärsten Schmalspurbahn der Welt“, die das Team Stern und Hafferl entwickelt und gebaut haben. Ing. Stern übersiedelte mit einem Teil der Ingenieure 1890/91 nach St. Wolfgang und gründete eine Filialniederlassung. Von hier aus dirigierte er die Ingenieure Soos, Frisch, Müller, Wolf und Richter, sowie ein Heer von Akkordanten, welche aus Italien, Wien, Oberösterreich und Salzburg gekommen waren. 200 bis fallweise 250 Arbeiter wirkten alleine auf den Lokalbahnstrecken, unterstützt von einem modernen Maschinenpark und einigen Werkslokomotiven, die Material anlieferten. Für Holz hatte man übrigens über dem Mondsee einen eigenen Wald angekauft, dessen

Produkte die heimischen Sägewerke verarbeiteten, um damit auch die Hochbauten auszustatten.

Die nur zu ungefähr einem Drittel in Oberösterreich, zum größten Teil aber im Lande Salzburg gelegene Bahn hatte 10 Bahnhöfe, 21 Haltestellen und einen Frachtenbahnhof, die auch Stern & Hafferl gebaut hat. Hafferl berichtet: „Dem Charakter einer Lokalbahn entsprechend, wurden die Hochbauten möglichst landschaftsnah und einfach gestaltet. Die Aufnahmegebäude sind in Ziegelmauerwerk, die angebauten Veranden aus Holz, das Dach aus Falzziegeln hergestellt. Die Güterschuppen sind in Holz, Lokomotiv- und Wagenremisen (in Ischl und Salzburg) in Riegelwänden ausgeführt. An den Haltestellen sind, sofern sich nicht in unmittelbarer Nähe ein Gasthaus (!) befindet, hölzerne Wartehallen errichtet.“

Zum Betrieb der Bahn wurde von Stern im Auftrag der Gesellschaft in Salzburg ein Betriebsdirektionsgebäude hergestellt. An Fahrbetriebsmittel standen 1894 zehn Tenderloks, 39 Personenwagen, sieben Post- und 55 Güterwagen zur Verfügung. Die Lokomotiven stammten logischerweise von Krauss in Linz. Diese von Stern ausgewählten Loks, wie überhaupt der ganze Wagenpark wurden nie mehr ausgewechselt und erwiesen sich lange Zeit als in der Leistung völlig ausreichend.



SKGLB: Bahnhof und Bahndirektion Salzburg, 1900

Die Schlussfeier bei der Eröffnung der dritten Strecke am 20. Juni 1893 wurde in Bad Ischl im Hotel Post mit einer großen Tafel abgehalten. Hohe Repräsentanten der Politik, die Leitung der Münchner Lokalbahnen, Bürgermeister und natürlich Bauunternehmer Ing. Stern mit seinen Ingenieuren waren gekommen. Trinksprüche wie später die lokale und regionale Presse von Salzburg bis Linz erteilten Stern „großes Lob“ und „priesen seine Umsicht, Können und Arbeiterfreundlichkeit“.

Bald nach dieser Feier hat Kaiser Franz Joseph I. am 15. Juli 1893 die Bahn erstmalig zur Fahrt von Salzburg nach Ischl benützt und der Gesellschaft wie den Ingenieuren Stern und Hafferl in einem Handschreiben „höchste Anerkennung“ ausgesprochen. Die SKGLB versäumte es daher nicht, 1894 für den Kaiser von der Grazer Waggonfabrik einen vierachsigen Salonwagen bauen zu lassen.

Der Verkehr der SKGLB, in deren Verwaltungsrat Ing. Stern und Ing. Hafferl als Mitaktionäre vertreten gewesen sind, entwickelte sich in den ersten 20 Jahren sehr gut und stärker als erwartet. Vor allem der Ausflugsverkehr war in den Sommermonaten sehr rege. Befördert wurden 1896 244.000 Personen und 30.000 t Güter, 1912 waren es 375.000 Fahrgäste und 37.000 t Güter. Im Einnahmenerfolg, der gleichfalls von Jahr zu Jahr anstieg, konnte 1911 ein Höhepunkt verzeichnet werden. 1892 war ein Gewinn von 84.500,00 Kr., 1911 von 389.000,00 Kr. zu verzeichnen. Die Gesellschaft war auch bemüht, den Fahrpark in gutem Zustand zu erhalten und hat 1908 ihr Kapital letztmalig auf 13.700.000,00 Kr. erhöht, womit nicht unerhebliche Investitionen gemacht worden sind.

Zu diesem Zeitpunkt hat Stern & Hafferl erstmalig vorgeschlagen, die SKGLB zu elektrifizieren und es 1912 noch einmal versucht, als man bei der Rudolphsbahn ein ähnliches Projekt bearbeitete. Dieser Plan scheiterte aber am „Nein“ der Aufsichtsbehörde, die ihr Plazet wegen angeblich zu geringer Rentabilität der vorgesehenen Traktionsumstellung verweigerte. Wie sehr gerade bei dieser Bahn eine Elektrifizierung notwendig gewesen wäre, zeigte die Folgeentwicklung. Dr. Ing. Stern hat 1923 dieses Vorhaben selbst wieder aufgenommen, wovon noch zu berichten sein wird.



Tunnelbau bei der Salzkammergutlokalbahn, 1893

## ***Die Schafberg-Bahn, über ein Jahrhundert fast ein „Perpetuum Mobile“***

Die Bahn auf den Schafberg war eine wunderbare Ergänzung zur Romantik der Salzkammergut-Lokalbahn und seit einer Generation der Traum von Erschließern der hiesigen Bergwelt. Der Berg selbst, und dessen sind sich die wenigsten bewusst, liegt auf Salzburger Seite. Das Schafberghorn über dem Ende der Bahn ist 1780 m hoch.



Bau an der Schafbergbahn 1892

Aus Begeisterung und wegen der schönen Aussicht hat man am Horn schon 1839 eine Holzhütte gebaut und als eine Meisterleistung seiner Zeit, 1862 einen Hotelbau eröffnet. Die Tatsache großer Bekanntheit des Schafberges in der damaligen Touristenwelt und die um die selbe Zeit publik gewordene Berühmtheit des Pacheraltares, den Adalbert Stifter als Denkmalschützer bewahren konnte, mögen mit ein Grund gewesen sein, hier von St. Wolfgang aus diese Bergbahn zu errichten. Hafferl berichtet nämlich, dass anfangs ein Ausgangspunkt von Hüttenstein vorgesehen war.

Aus 1872 datierte ein erstes Projekt, schon damals zusammen mit einer Bahnlinie Ischl-Salzburg, für das eine Konzession vorlag und große Grundflächen erworben waren. Die dann von Stern & Hafferl ausgeführte Trasse basierte auf der Grundlage eines Anfang der Achtzigerjahre ausgearbeiteten Vorprojektes, das die neue AG der SKGLB erwarb und von Ing. Stern umarbeiten ließ.

Technische Vorgaben lieferten die Schweizer Alpenbahnen, voran die Rigibahn (1872). Der Schafberg hieß darum auch der „Österreichische Rigi“ als die Bahn in Betrieb ging. Hier wurde eine Zahnradbahn nach dem System „Abt“ angewendet und die Baukosten in vorgesehener Höhe von 900.000,00 fl. auch durch Beiträge

der Länder Salzburg und Oberösterreich sowie der Gemeinden St. Wolfgang und Ischl gefördert.

Ing. Stern war bei der Konzessionserteilung 1890 noch der Ansicht gewesen, dass diese Bergbahn elektrisch betrieben eine Sensation bedeutet hätte und es entstand von den Mannesmann-Werken auch ein erstes Kraftwerksprojekt in der Nähe des Berges. Doch die Münchner wollten Bewährtes und keine zu teuren Experimente. Zusammen mit der Seebrücke hatte also Josef Stern schon eine seiner herrlichen Visionen von neuester Technik in der Berg- und Seenwelt des Salzkammergutes, die er später zielbewusst Wirklichkeit werden ließ.



Schafbergalpe, Zugs Kreuzung und Station

Der von der Firma Stern & Hafferl im April 1892 begonnene „mühevoll und beschwerliche Bau“, welchen Ing. Soos leitete, erforderte einen Viadukt von 24 m Länge, mehrfache Felseinschnitte und einen 90 m langen Tunnel. Material, Werkzeuge und Lebensmittel für die 350 italienischen Arbeiter mussten durch über 6000 Maultierlasten an die Arbeitsplätze gebracht werden, wo Wohnbaracken und Garküchen entstanden. Der nur im strengsten Winter ruhende Bau war in der kurzen Bauzeit von etwas mehr als einem Jahr vollendet. Nach der am 31. Juli 1893 erfolgreich durchgeführten Probefahrt wurde die Bergbahn am 1. August für den jährlichen Saisonverkehr feierlich eröffnet. Wieder einmal hatte sich das Akkordsystem bewährt und einzelne Arbeiter boten sich bald selbst bei Stern & Hafferl als Akkordanten an.

Die Bahn weist eine Baulänge von fast 6 km auf und der bewältigte Höhenunterschied beträgt nahezu 1200 m. Bei der verwendeten 1 m-Spurweite beträgt die geringste Steigung 44 Promille, die größte 250 Promille. In Anbetracht der großen Steigungen wurde das damals schon vielfach bewährte Zahnstangensystem benutzt, das

sich heute nach über hundert Jahren weiter als absolut sicher erwiesen hat. Für den Betrieb wurden sechs Loks von der Lokfabrik Krauss in Linz nach Plänen des Zahnstangensystemerfinders Roman Abt gebaut, die noch heute vorhanden sind. Sie haben lange alleine jahraus, jahrein den oft recht starken Sommerverkehr bewältigt.

Vier Loks kamen 1893, zwei 1894 nach St. Wolfgang. Die erste wurde per Schlitten von Ischl befördert, die anderen über Knüppeldämme beim Bürgelstein, um nicht im Morast zu versinken. Monteure von Krauss bauten sie an Ort und Stelle zusammen. Sie bekamen Alnnamen wie „Enzian“, „Erika“ oder „Almrausch“ und hatten ein ungewöhnliches Aussehen, da Kessel und Zylinder geneigt lagen. Die Kraft der Lok ist durch vier Treibzahnräder auf die Zahnstangen übertragen. Die Räder der Lok sind drehbar auf der Achse gelagert und laufen leer mit. Um es anders auszudrücken: ohne Zahnrad rührt sich nichts. Die Lok könnte keinen Meter fahren. Besonderes Augenmerk ist damit und auch durch den Bahnoberbau und die Bremsen auf die Gesamtsicherheit gelegt. Der ganze Oberbau war und ist auf Eisenschienen verlegt, die zusätzlich noch von Wandsicherungen gehalten werden. Gegendruckbremse und zwei Rillenbandhandbremsen haben sich bis 1964 erhalten.

Jede Lok benötigte für eine Bergfahrt 3000 Liter Wasser und 500 kg Kohle. Zweimal musste nachgetankt werden, wofür die Ausweiche Dorneralpe und der Haltepunkt Schafbergalpe dienten. Die Bahn legte 7 km/h zurück und benötigte wie noch heute weniger als eine Stunde für die Bergfahrt. Zu jeder Dampflok gehörte ein vierachsiger Personenwagen mit 60 Sitzplätzen. Auch verfügte die Bahn über drei offene Güterwagen.



Schafbergspitze, Station und Aufzug zum Hotel

Es spricht für die gute Konstruktion bzw. Bauausführung der Firmen Krauss und Stern & Hafferl, dass keine Änderungen in den Betriebsmitteln sowie beim Bahnkörper nötig waren und nie Unfälle passiert sind. Ein einziges Problem stellte die Art der Lokrauchfänge dar, weil durch die Bergfahrt bei starker Beanspruchung ein starker Funkenauswurf stattfand. Daher bestand oft größte Brandgefahr entlang der Strecke und es mussten in trockenen Zeiten fünf Feuerwachen aufgestellt werden.

Bereits 1893 wurden 12.500 Fahrgäste je Monat und 1905 22.000 Personen gezählt. Täglich verkehrten sieben Zugpaare und der Betrieb dauerte von Mitte Mai bis Mitte Oktober. Die Verbindung mit der SKGLB stellte wie schon erwähnt die eigene Dampfschiffahrt der Bahngesellschaft nach Zinkenbach her, für die 1898 eine erweiterte Konzession zwecks Schifffahrt über den ganzen See erworben worden ist. Da die Bergstation nicht direkt beim Schafberg-Hotel lag, entwarf Ing. Stern für die Zulieferung dorthin 1895 auch noch eine Standseilbahn bzw. einen Seilaufzug, der ebenfalls lange bestanden hat.

Im Hochbaubereich schuf Stern & Hafferl ein Aufnahmegebäude beim See gegenüber der Schiffstation im Schweizer Stil und eine Remise mit angeschlossenem Werkstättengebäude, die durch eine Schiebebühne mit dem Bahnkörper verbunden war. Ein zweites Stationsgebäude befand sich bei der Schafbergalpe und ein drittes als Endstation 50 m unter dem Schafberghorn.



Projekt Hotel Schafbergalpe, 1894

Wie im Abschnitt „Fremdenverkehrswelt des Josef Stern“ eingehend dargestellt ist, hat Stern & Hafferl das von der SKGLB erworbene Schafberghotel umgebaut und 1906 nach einem Brand neu erbaut. Auf der Schafbergalpe entwickelte Stern ein Konzept für ein zweites Hotel mit Sanatoriumscharakter und erwarb rundum Grund für die Erschließung der Wetterlochgrotten, die



Bahnhof St. Wolfgang und Villa Stern, 1894

1894 öffentlich zugänglich gemacht wurden. Neben der Talstation hatte man weite Wiesenflächen gekauft, um dort eine Cottagesiedlung entstehen zu lassen und hier auch 1893/94 das erste Stern & Hafferlsche Dampfkraftwerk errichtet. Damit wurde schon 1894 das Schafberghotel und das neben dem Talbahnhof gelegene gerade errichtete Hotel Peter beleuchtet.

So ist die Schafbergbahn indirekt der Ausgangspunkt für die Beschäftigung von Josef Stern mit der Elektrizitätswirtschaft geworden. Von der geplanten Villenanlage wurden als erste Objekte nur zwei Villen verwirklicht, die aber nach der Absiedlung der Filiale und Wegzug des Ehepaares Stern 1895 wieder veräußert worden sind. Das Areal auf der Schafbergalpe blieb in Firmenbesitz und Ing. Stern hat dort später weiter die Planung von Fremdenverkehrsanlagen versucht.



Der Bahnhof St. Wolfgang, 1900

## Die Umgründung und neue Niederlassung im Salzkammergut - der erfolgreiche Weg in die Provinz und nach Gmunden

---

Die Jahreswende 1893/94 muss als der Beginn eines neuen Abschnittes in der Gesamtgeschichte von Stern & Hafferl angesehen werden. Nicht nur, dass der Hauptstandort der Firma nun für immer von Wien nach Gmunden wechselte, fand auch eine Ausrichtung auf neue Zielgebiete der Firma statt. Der Schwerpunkt der meisten Tätigkeiten verlagerte sich nach Oberösterreich, wo der Umstieg von Dampf- auf elektrischen Bahnbetrieb begann und gleichzeitig, damit in Zusammenhang, die Erweiterung der Geschäftsaktivitäten auf Kraftwerks- und Stromnetzbau seinen Anfang nahm.

Dazu kam zum selben Zeitpunkt ein neues Lokal- und Kleinbahngesetz (vom 21. XII. 1894), in dem einige der bisherigen Bestimmungen geändert wurden. Insbesondere ist der Versuch unternommen worden, ganz wesentliche Förderungsmaßnahmen einzubauen und die regionale, von Land zu Land unterschiedliche Verkehrssituation besser in den Griff zu bekommen. Die Kronländer wurden veranlasst, den Bau von Sekundärbahnen stärker als bisher und selbst durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen. Zu den neuen Kleinbahnen rechnete man jetzt alle straßenbahnartigen, auch elektrische Lokalbahnen, Berg- und Seilbahnen wie Werksbahnen, ähnlich wie man 1880 die Lokal- und Straßenbahnbauten begünstigt hat. Das neue Gesetz galt bis Ende 1904 (bis 1908 verlängert) und stellte von staatswegen in Cisleithanien bereits zu Beginn den Bau von 79 solcher Bahnen sicher.

Die einzelnen Länder verhielten sich in der Frage der Förderung von Lokal- und Nebenbahnen durchaus unterschiedlich: Während es beispielsweise in der Steiermark und in Niederösterreich zum Bau und Betrieb eigener Landesbahnen kam, verhielt sich der oberösterreichische Landtag im allgemeinen länger ablehnend und konnte sich erst etwa ab 1895 zur Leistung von finanziellen Beihilfen entschließen. Der Tätigkeitsbereich des Lokalbahnbaues war daher in Oberösterreich von Anfang an privater Initiative vorbehalten und ergriff diese vor allem die Bauunternehmung Stern & Hafferl.

So hat Josef Stern mit der Etablierung seiner Geschäftsinteressen im Salzkammergut von Gmunden aus und im Zusammenwirken mit Wien ein gänzlich neues Bahnplanungskonzept ausgearbeitet. Dieses sah einmal Lokal- und Kleinbahnen in Gegenden von Oberösterreich vor, welche noch über kein Nebenbahnnetz verfügten und auch im Rahmen des aufkommenden Fremdenverkehrs

prädestiniert schienen, besonders im Salzkammergut neue, kostengünstige, aber doch rentable Kleinbahnen zu schaffen. Dazu kam eine ähnliche Anwendung in Projekträumen wie Böhmen oder Tirol, die entweder aus wirtschaftlichen oder ebenfalls touristischen Gründen ähnliche Grundvoraussetzungen besaßen.

Während die Eintragung der neuen Zweigniederlassung in St. Wolfgang ins Wiener Handelsregister erst mit 9.1.1894 erfolgt war, ist sie 1895 wieder hinfällig geworden, weil Josef Stern aus bekannten Gründen nun seinen endgültigen Wohn- und Firmensitz (mit 31.8.1895) in Gmunden geschaffen hat. Nur das Ingenieurbüro blieb größtenteils in Wien, mit Ing. Hafferl als Chef. Franz Hafferl, nun in Mödling wohnhaft, hat schon damals die Liebe zur Photogrammetrie entdeckt. Es war ihm wichtig, dieses neue Wissen im Vermessungswesen in Zusammenarbeit mit der Technik und Wiener Kollegen weiter zu entwickeln, und sowohl im Ausland als im Inland wie im Projektbereich von Stern & Hafferl in der Praxis anzuwenden.





## Die Wiener Büroadressen zwischen 1883 und 1919



### *Die Tätigkeiten des Ingenieurbüros im Eisenbahnbau 1894 bis 1903*



Im Jahre 1891 hat man den Sitz des Büros von der Favoritenstraße in die Hechtengasse (Nr. 2) verlegt und ein eigenes Telefon (Nr. 171) bekommen. In Gmunden verfügte Ing. Stern im soeben erbauten Arkadenhaus über ein zweites Ingenieurteam, so dass Oberösterreich und die Nachbarländer betreffende Planungen hier vorgenommen werden konnten und die weiter entfernten von Wien aus bearbeitet worden sind.



Die nächsten zehn Jahre bis 1904 führte die Projektteilung fast 70 Bahnplanungen durch; davon betrafen 44 Prozent den oberösterreichischen Raum. Zweifelsohne

war damit dieses Kronland sehr rasch zum Hauptauftragsgebiet der Firma Stern & Hafferl geworden – nicht bloß im Bahnbereich. Bisher hatten Ingenieurbüros in Linz (Loeßl & Girowetz, Hock & Angele: ab 1880; Urbansky bis 1893) und in Steyr (von Wenusch) den hiesigen Bahnbereich abgedeckt. Ebenso sind als Bewerber um Projekte und Bahnen auswärtige Techniker und Firmen (zB von Keißler und Ritschel aus Wien, Werner von Salzburg oder Lazarini aus Graz) aufgetreten. Als Urbansky 1893 starb und Loeßl 1896 seine Tätigkeit beendete, konnte Stern & Hafferl als Mitkonkurrent besser punkten, um schließlich bis 1914 den oberösterreichischen Marktbereich nur mit Angele teilen zu müssen. Insgesamt sind in diesem Zeitraum etwa 1450 km Bahnen von Stern & Hafferl geplant worden, davon lagen in Oberösterreich etwa 580 km oder 40 Prozent.

Den Ausgangspunkt bildete natürlich sofort die Stadt Gmunden, wo man im Stadtbereich, im nächsten Um- und Vorland oder im benachbarten Attergau und Salzkammergut alleine 20 Planungen vorgenommen hat.

Von 1894 an, mit Fertigstellung des ersten Projektes, der Gmundner Lokalbahn, wurde bis 1898 ein städtisches Verkehrskonzept im Zusammenhang mit dem Stadtregulierungsplan vom Stadtbauamtsleiter Architekt Heisig bzw. einer ergänzenden Begutachtung durch Baron Schwarz und seinem Mitarbeiter Ing. Karg (die auch die Wasserversorgung und den Kanalbau wie die Begutachtung der Straßenbahn durchgeführt hatten)

entworfen, das sowohl den Ausbau der Straßenbahn nach Altmünster (1894; 2,9 km) und nach Traundorf (1894/95; 0,8 km), eine Stadtringlinie (1897; 3,6 km), eine Industriebahn vom Rudolphsbahnhof nach Theresiental und Kranabeth (1895/96; 2,7 km) als auch eine Standseilbahn auf den Hochkogel (1897/98; 0,4 km) vorsah.

Von Gmunden aus sollte vorerst das nähere und weitere Umland mit Lokalbahnen nach Vorchdorf (1894; 15 km) und Grünau (1894/95; 19 km) wie an Atter- und Mondsee als Uferbahn (1895; 45 km) erschlossen werden. Später kamen im Vorlandgebiet die Strecken Scharnstein-Wartberg (1898; 15 km), Vorchdorf-Pettenbach (1899; 9 km), Pettenbach-Kirchdorf (1899; 13 km), noch einmal Gmunden-Grünau (1899) und schließlich Gmunden-Micheldorf über den Ziehberg (1900; 27 km) hinzu.



Eines der ersten Projekte aus Gmunden, die Uferbahn 1895

Für die Uferbahn sind als Teil- und Zubringerlinien Timelkam-Mondsee (1896; 34 km), Attersee-Vöcklamarkt (1896; 14 km), Unterach-See (1898; 3 km), 1899 und 1902 Ischl-Unterach-Nußdorf (1899; 25 km) und Weyregg-Kammer (5,5 km) sowie als Anschlussbahn Mondsee-Steindorf (1902; 19,4 km) entwickelt und vorkommissioniert worden.

Ebenfalls gleich zu Beginn haben die Städte Linz und Wels wie der Markt Lambach Interesse bekundet, ihr Hinterland besser einzubeziehen. Bahnkomitees in Linz bewogen Stern & Hafferl, zusammen mit naheliegenden Markorten Lokalbahnprojekte von Linz nach Waizenkirchen (1895) und später eines von Neumarkt nach

Peuerbach (1898) in einer Länge von 42 bzw. 17 km zu erstellen. Diese scheiterten aber am Widerstand von Wels, das über eine eigene Lokalbahngesellschaft verfügte. Man hat ebenso Stern & Hafferl dazu gewonnen, seine vordem errichtete Linie Haiding-Aschach über die Donau nach Neufelden (1896/97; 19 km) zu verlängern und die inzwischen entstandene Strecke Wels-Sattledt weiter ins Almtal nach Grünau zu führen (1900; 23 km). Damit beabsichtigte Wels das Eferdinger Becken vom Linzer Einfluss fernzuhalten und eine Anbindung des Almtales an die Linzer Kremstalbahn zu verhindern.

Auch der verkehrsmäßig durch die Westbahn in seiner alten Verkehrsknotenpunkttrolle beeinträchtigte Markt Lambach wandte sich an das Gmundner Unternehmen, seine Wirtschaftskraft durch Bahnen nach 1. Haag und Pram (1896; 34 km) wie 2. über Vorchdorf nach Grünau (1897; 33 km) zu stärken. Im ersteren Fall trat Stern & Hafferl sogar als Konzessionswerber auf und wurde im Oktober 1897 der Baukonsens erteilt. Man hatte aber wie üblich Probleme mit der nicht unbeträchtlichen Förderung durch den Staat, weshalb Stern & Hafferl im Juli 1897 für die andere Strecke ein Vorprojekt erarbeitet hat, das von März 1898 bis Jänner 1899 seinen langen Amtsweg ging. Nachdem in der Zwischenzeit der Stadt Wels bzw. ihrer Bahngesellschaft die Konzession zum Bau der Linie Sattledt-Grünau erteilt worden war, mit deren Projekt Pettenbach-Grünau (1899) und dem Gesamtbau (1900) Stern & Hafferl betraut wurde, sind die beiden Lokalbahnen von Lambach aus erst später (und dann von anderen Firmen) errichtet worden.

Am Ende dieser Planungsphase dehnte Ing. Stern den Projekttraum der Firma ins Inn- und Mühlviertel aus, deren Orte fern von den Hauptbahnen auf neue Lokalbahnen drängten. So sind Bahnplanungen durch örtliche Interessentengruppen vom Inn, einerseits von Antiesenhofen nach Mauerkirchen (1898; 30 km) und andererseits von Braunau als Weilhartbahn nach Bürmoos (1903; 50 km) entstanden, wo Anschlüsse an die Staatsbahn Steindorf-Braunau eine Anbindung der Uferbahn und der SKGLB ergeben hätten, bzw. die Salzburger Lokalbahn erreicht worden wäre.

Im Mühlviertel handelte es sich um die Erschließung des Randgebietes. Von Aigen-Schlägel aus wollte man als Endpunkt der Mühlkreisbahn Schwarzenberg (1902; 25 km) einbeziehen, von Rohrbach eine Linie an die Donau nach Obermühl (1903; 30 km) verlegen.

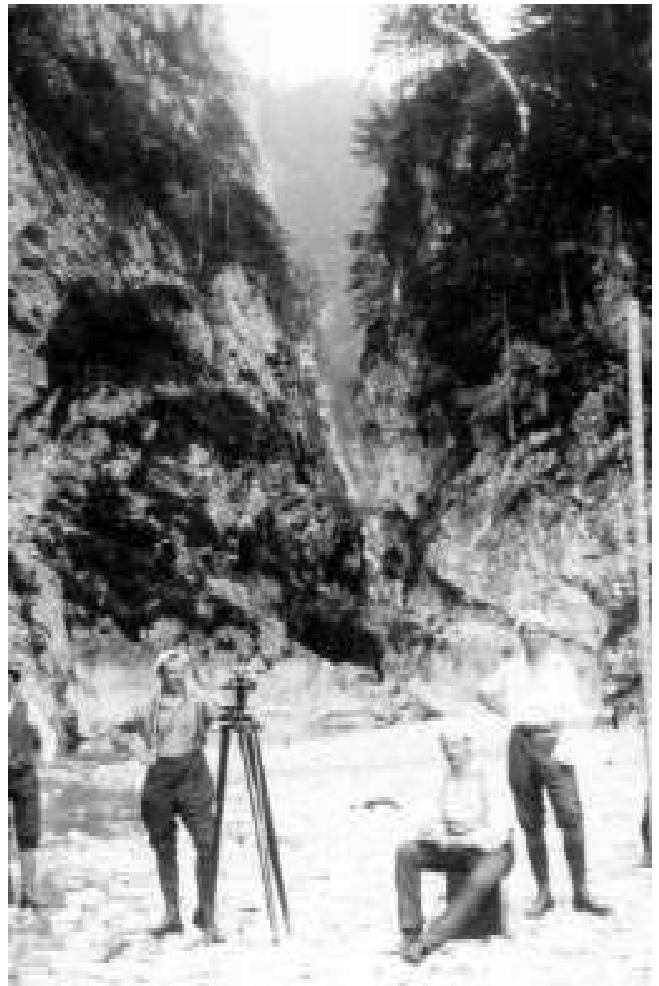
Im Endeffekt fielen in Oberösterreich pro Jahr (1894 bis 1903) drei Projekte mit durchschnittlich 30 km Länge an, die sowohl als Dampf- wie als elektrische Bahnen kon-

zipiert worden sind. Darunter waren interessanterweise mit einer Ausnahme schon alle vom Unternehmen dann von 1907 bis 1913 realisierten elektrischen Lokalbahnen des Landes.

Auch die anderen Projekte des Ingenieurbüros konnten sich monarchieweit sehen lassen. Es sind zwei Schwerpunktträume darunter zu erkennen: der noch minderversorgte Osten von Cisleithanien (mit den Kronländern Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina) wie das Tourismuskronland Erster Klasse Tirol samt Vorarlberg, die insgesamt 24 Bahnbauprojekte erstellen ließen.

Durch schon gebaute Bahnen dort und mit dem Eintreten von Ing. Hugo Neumann in die Firma 1897 sind Bahnkomitees in den Sudetengebieten auf Stern & Hafferl und ihre Chefs aufmerksam geworden. In Südböhmen, nahe Oberösterreich ersuchte man um Arbeiten für die Strecken Neuhaus-Neubistritz (1895; 18 km), Wodnan-Moldauthein (1897; 22 km) und Grazen-Deutsch Beneschau (1902; 12 km). Wo man von 1886 bis 1891 um Aussig und Reichenberg tätig gewesen, bestand ein Planungsbedarf für die Linien Perutz-Hrdly (1897; 31 km), Hrdly-Mscheno (1897; 22 km) und Brůx-Johnsdorf (1898; 6 km), alle in Böhmen gelegen. In Mähren und Österreichisch-Schlesien kamen Aufträge der Strecken Barzdorf-Setzdorf (1899; 13 km), Zwittau-Müglitz (1902; 38 km), Lichtenwerde-Friedland (1903; 13 km) sowie für die Brüner Straßenbahn (1900; 5 km) zustande. Industriebahnen sollten bei Königshof (Böhmen: 1899; 4 km) und Längenfeld (Schlesien: 1900; 5 km) entstehen. In Galizien stand die Bahn Janow-Jaworow (1899; 50 km), in der Bukowina die von Kimpolung nach Dorna Watra (1898; 65 km) wie Mezebrodi-Szypot (1899; 15 km) auf dem Programm. Hier schrieb Ing. Hafferl von größeren Problemen, weil die staatlichen Vermessungskarten nicht mit der Wirklichkeit übereinstimmten und neue zu erstellen waren, wobei ihm seine Erfahrungen in der Photogrammetrie zugute gekommen sind.

Tirol mit dem angeschlossenen Vorarlberg war ein Raum ganz nach Geschmack der Firmenchefs. Bahnen durch die Berge, denkbare neue Kraftwerke für ihren Betrieb und die Anwendung von modernster Technik ließen die Firma hier an allen bedeutsamen Bahnprojekten mitwirken. Einzige Schwierigkeit sollte ein Tiroler Konkurrent, Ing. Rihl aus Innsbruck sein, der als mächtiger Bauunternehmer und wie die Herrn Stern und Hafferl genialer Bahn- und Kraftwerksplaner immer unter den Projektwerbern war. Man respektierte, aber lieferte sich auch jahrelange Kämpfe um die faszinierendsten Bahnplanungen Europas.



Vermessungsarbeiten bei Dorna Vatra, 1898

Den Anfang machte ein Teilstück der Überetschbahn von Bozen nach Kaltern (1894; 15 km), dem das Projekt Fleimstalbahn (1895; 30 km) folgte. Dabei musste aus Hochwasser- und Rutschungsgründen, wie Ing. Hafferl berichtet, vom Etschtal aus ein Bergrücken überquert und eine Terrassenführung angestrebt werden, welche höchste Trassierungsfähigkeiten verlangte. Die Rittnerbahn von Bozen nach Klobenstein wurde nochmals einer Bearbeitung unterzogen (1894; 4 km), um die Zillertalbahn (1896; 32 km) ein Angebot abzugeben und die erste Ausführung der Montafonerbahn (1897; 13 km) mitprojektiert. Großplanungen stellten die Zentrallinie Trient-Lavis-Cavalese als Stück einer Dolomitenbahn (1898; 71 km) und die Bahn Trient-Male (1901; 61 km) dar, während die Verbindung Deutsch-Metz (Mezzo Corona) mit Italienisch-Metz (Mezzo Lombardo) in einer Länge von 3 km als einzige Tiroler Bahn von Stern & Hafferl nicht nur projektiert, sondern auch gebaut worden ist (1902). Die Linie Kufstein-Kössen (1902; 24,5 km) war dagegen lange das einzige Nordtiroler Projekt. Übrigens sind bis um die Jahrhundertwende die meisten dieser Planungen eher mit Dampftrieb als mit elektrischem Antrieb gewünscht worden. Die

Mitplanung von E-Werken schien zu unwirtschaftlich und Ing. Stern erstellte deshalb oft auf eigene Kosten dazu Kraftwerks-Zusatzprojekte.

Im Raum von Wien bzw. eher von Niederösterreich schlossen sich noch einige Nachfolgeaufträge an, für die NWT (Baumgarten-Matzelsdorf: 1902; 5 km) sowie die Wiener Lokalbahn (Ausbau und Elektrifizierung der Badener Bahn: 1895 Neudorf-Guntramsdorf; 1898/99 Guntramsdorf-Leedorf 7 km; zweites Geleise, 1900/1902 acht km). Auch wurden Projekte für die Strecken Groß-Sigharts-Göpferitz (1895; 9 km) und Tulln-Gmünd (zweites Geleise, 1897; 130 km) erstellt.



Trassierung der Tauernbahn, 1900

kilometer; Arbeitstage, welche damals neun und zehn Stunden dauerten – meist bei nur halbtägiger Sonntagspause! Aber auch die Chefs haben wie immer bei einem erfolgreichen Unternehmen ebensoviel und oft noch länger pro Tag gearbeitet, um als Firmenernte solche Ergebnisse einzufahren.

Das Fehlen von Tätigkeiten in der ungarischen Reichshälfte, die man anfangs sehr wohl begonnen hat, erklärt Hafferl übrigens in einem Brief vom Anfang der neunziger Jahre damit, dass die dortigen Auftraggeber „unzuverlässige Gesellen“ und „politisch an Österreichern Uninteressierte“ wären.



Pferdestraßenbahn neben Elektrischer, Wien 1900

Die restlichen Planungen erfolgten für Errichtergesellschaften in der Steiermark (Kohlenbahn Trifail 1899; 2,6 km; Leibnitz-Arnfeld 1902; 21 km), Kärnten (Gurktalbahn 1896/97; 29 km; Vellachtalbahn 1900; 18 km), Krain (Idria-Oberlaibach 1901/03; 26 km) und Triest (Opcinabergbahn 1900; 4 km).

Eine gewaltige Leistung innerhalb von zehn Jahren und Steigerung der Aktivitäten beider Büros. Bei 7 Projekten pro Jahr in Arbeit hat sich bloß 1901 eine Durststrecke infolge Einsetzens der wirtschaftlichen Depression (1900 – 1904) ergeben, die man bald durch Grundeinlösungsarbeiten an der Nordstrecke der neuen Tauernbahn (30 km) und Miteinbeziehung von Kraftwerksplanungen überwinden konnte.

Ing. Hafferl erzählte 1898 bei einem Vortrag über die „Technische Tracierung“ in Wien vom Arbeitsaufwand dabei. So erforderte eine 19 km lange Lokalbahn 164 Ingenieurtage an Feldarbeiten („allerdings bei angestrengtester Tätigkeit“), während die Büroarbeit sogar 320 Ingenieurtage und 120 Zeichnertage abverlangte. Damit benötigte man 32 Arbeitstage für einen Projekt-



Trassierungsarbeiten in Böhmen, 1897

### ***Ein neuer Aufgabenkreis des Unternehmens: von der Einrichtung der ersten „Elektrischen“ sowie Ersatzbauten um die Jahrhundertwende***

Im Gegensatz zu der ersten Entwicklungsphase des Unternehmens, war die Projekt- und Bautätigkeit von 1893 an bis 1903 als zweiter Entwicklungsabschnitt nicht mehr alleine auf die Planung und Errichtung von Bahnen ausgerichtet. Die Idee von Stern & Hafferl, in Gmunden eine elektrische Bahn zu bauen, war von zwei wesentlichen Erwägungen ausgegangen: einmal die Verkehrsaufgabe als solche zu erfüllen und zum anderen die Notwendigkeit, eine wirtschaftliche Grundlage für den Ausbau des Stromversorgungsnetzes in Gmunden und Umgebung, welcher mit dem gleichzeitig errichteten Dampfkraftwerk Gmunden eingeleitet wurde, zu sichern. Da im Vergleich zu St. Wolfgang durch diese Bahn von Anfang an sofort ein „Großabnehmer“ gegeben war, konnte man dazu „Beleuchtungsstrom“ für Kleinverbraucher relativ günstig abgeben. Auf diese Weise begann ein neues Konzept der Firma Stern & Hafferl zu greifen, die Verbindung von Bahnbau und Bahnbetrieb mit dem Ausbau einer allgemeinen Elektrizitätsversorgung.

Diese Tatsache hatte für das Baugeschehen im Unternehmen weitgehendste Folgen. Besonders – wie wir wissen – durch den Entschluss von Ing. Stern in Gmunden eine neue Hauptniederlassung zu begründen und auch auszustatten. Grundstücke wurden schon im Mai 1894 von einer mit Josef Stern bekannten Wiener Familie Ziegler in einer Größenordnung ausgesucht, welche nicht nur der Bahn und dem Kraftwerksbau dienen sollten, sondern daneben für die Errichtung eines Bauhofes und von Personalwohnhäusern wie anderen Einrichtungen geeignet waren, während in schönsichtigerer Lage nahe der Stadt und der zu bauenden Trasse der Lokalbahn Flächen für Büros und Villen wie den eigenen neuen Wohnsitz erworben worden sind. Alle damit verbundenen Gebäude und Arbeiten sind von Stern & Hafferl selbst ausgeführt worden.

Wichtig war es von Anbeginn die Finanzierung dieser Vorhaben abzusichern und Verbindungen mit Banken hier, wie der Gmundner Sparkasse oder in Linz mit der Bank für Oberösterreich und Salzburg herzustellen, was gut gelungen und schon beim Bau der SKGLB eingeleitet worden ist. Ebenso bedeutsam musste es sein, politische Bande zu knüpfen – in Gmunden gleich wie in Linz, als wirtschaftlich-politische Mittelpunkte der neuen Heimat. Ing. Stern gewann die Sympathien der Gmundner Stadtväter, vom Bürgermeister Kaltenbruner angefangen (bald sein nächster Hausnachbar) wie einem

Kreis gleichaltriger und gleichgesinnter Linzer wie Landeshauptmannstellvertreter von Dierzer, Bankdirektor Edlinger und Verwaltungsrat Nebinger von der Oberbank oder den Rechtsanwältin Dr. Dirnberger sowie Dr. Ernst Jäger, seinem späteren Lebensfreund.

Darauf beruhte die Notwendigkeit möglichst bald, ja sofort durch Ideen und besondere Bauprojekte in Gmunden und Oberösterreich auf die Firma aufmerksam zu machen, um am hiesigen Baumarkt Aufträge zu erhalten, neue Mitarbeiter zu gewinnen und überhaupt eine geistige Umdenkphase einzuleiten. Umdenken insofern, als das neue Konzept die Kontaktaufnahme mit verschiedensten Partnern aus dem „Elektrischen Fach“ erforderte, die dazu das wichtige „Wissen-Wie“ und die Ausrüstung beizusteuern wussten.

### ***Die Gmundner Lokal- oder Straßenbahn***

Es wird von der „Gmundner Elektrischen“ als erster elektrischer Parade-Bahn, welche die Firma baute (sie war auch die erste dieser Art in Oberösterreich), in diesem Buch an verschiedenen Stellen berichtet werden, so dass man sich hier auf das Wesentliche beschränken darf. Denn ohne Zweifel gehörte die Bahn 1894 mit fast 10 % Steigung - „größer als man bisher in Österreich-Ungarn bei Adhäsionsbahnen gewohnt war, ja überhaupt für möglich hielt“ – zu den interessantesten Verkehrsmitteln (und ist es bis heute geblieben).

Eigentlich von Anbeginn eine „Lokalbahn“ und keine „Straßenbahn“, ist die Vorgeschichte ihrer Entstehung bekannt. Die weite Entfernung des Hauptbahnhofes vom Stadtgebiet (auch dadurch Lokalbahn, weil Anfangs- und Endpunkt in verschiedenen Gemeinden lagen), die Unwilligkeit der Bevölkerung eine Dampftram durch ihr Siedlungsgebiet „lärmen“ zu lassen und der Umstand, „bei so lebhaften Fremdenverkehr ... Verbindung ...Stadt...nicht moderner“ erfüllen zu können, werden damals als gewichtige Gründe für ihren Bau genannt.

Dem Leser bisheriger Seiten wird noch in Erinnerung sein, dass sich Ing. Stern schon 1892 bei der Schafbergbahn für einen elektrischen Betrieb samt Kraftwerk interessiert hatte, und damit die Gunst der Stunde für Gmunden darin lag, eine erfahrene Bahnbaufirma mit Erfahrungen im Stadtverkehr und gewissen Kenntnissen im elektrischen Fach gewinnen zu können, die auch bereit war, die Finanzierung durchzuführen. Eine Kostenaufbringung, zu der sich die Stadt selbst infolge gerade angefallener Wasseranlage- und Kanalbaukosten nicht durchringen konnte. Es war abgemacht, dass sich

die Gemeinde später beteiligen konnte und wie üblich eine Garantie für einen gewissen Betriebsgewinn abgab.

Ende 1893 verhandelte man nach erlangter Vorkonzession mit mehreren elektrotechnischen Firmen und übertrug zum zweiten Mal der „Ersten österreichisch-ungarischen Fabrik für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung Bela Egger & Comp.“ in Wien die gesamte elektrische Ausführung. Es war ein Duplikat des Wolfgangener Kraftwerkes vorgesehen. Nach Vertragsabschluss mit der Stadt im Jänner 1894 zwecks Garantie und Zurverfügungstellung öffentlichen Grundes wie erfolgter Trassenrevision am 25. Februar begann man sofort mit dem Unterbau (und zuvor schon mit den Hochbauten).

Der Grundkauf für die zentralen Anlagen war um 5.120 fl. erfolgt und es wurde an Strecke, Remise und Werkstätten sowie dem Dampfkraftwerk zugleich gebaut. Die Lokalbahn sollte vom Rathausplatz bis zum Bahnhof eine Länge von 2,6 km aufweisen. Die Idee, die Linie nach Altmünster abzweigen zu lassen, konnte nicht verwirklicht werden. (Desgleichen wenig später Projekte einer Verlängerung nach Traundorf und einer angeschlossenen Güterbahnstrecke). Die Lokalbahn wurde eingleisig und schmalspurig, jedoch mit der wesentlich günstigeren Spurweite von einem Meter gebaut, da man bei einer elektrischen Bahn nicht auf militärische Belange Rücksicht nehmen musste.



Gmundner Kraftstation und Remise, dahinter die beiden Personalhäuser, 1894

Der große Höhenunterschied von fast 62 Metern verlangte eine Trassierung mit der ungewöhnlichen Neigung von 94,68 Promille. Auf freier Strecke kamen schwächere Schienen (1891 m) zur Anwendung, im mit dem Straßenverkehr verbundenen Bereich schwerere Schienen (852 m). Kraftwerk und Remise wurden auf damals noch Altmünsterer Gemeindegebiet gebaut – verlangtermaßen weit vom Kurareal entfernt.

Ing. Stern führte die Bauaufsicht, die Arbeiten besorgte neu eingestelltes Personal und von der SKGLB her bewährte Akkordanten. Die elektrischen Anlagen im Kraftwerk (siehe Abschnitt „Elektrizität“) lieferte Bela Egger, ihre Aufstellung und die Einrichtung der Fahrleitung überwachten sein Bruder Ernst und Ing. Ferdinand Wessel mit eigenen Leuten. Diese speziellen Arbeiten sind erst im April aufgenommen worden.

Ein Hauptaugenmerk der Errichter der neuen Lokalbahn war es auch „das herrschende Vorurteil gegen das System der oberirdischen Zuleitung aufzuheben“ und zu überzeugen, „dass eine entsprechend geschmackvolle Durchbildung der verschiedenen Details der Leitungen nicht nur eine Verunzierung der Straßen verhindert, sondern sogar auf die Physiognomie derselben verschönernd und belebend einwirkt“. Die Fahrleitung, für Rollstromabnehmerbetrieb eingerichtet, war eine Tüftelarbeit und das Trolley-System (Luftweiche mit Kontaktrolle) damals üblich, aber nicht unbestritten, weil ein „Entgleisen“ der Kontaktrolle häufig vorkam. An den Endstationen musste der Schaffner die Stromabnehmerstange mittels Seil abziehen, in weitem Bogen um den Wagen herumgehen und sie am anderen Ende des Wagens wieder an die Fahrleitung anlegen. Die Fahrleitung selbst bestand aus hartgezogenem Kupfer und wurde im verbauten Gebiet von 33 gusseisernen Masten mit Auslegern aus Schmiedeeisen, im freien Gelände von 57 Holzmasten mit den gleichen Auslegern getragen.

Der Fahrpark bestand aus drei Triebwagen, zusammengebaut aus Übergestellen der Hofwagenfabrik Rohrbacher in Wien, Laufgestellen aus dem rheinischen Remscheid und Motoren der (AEG-) Union in Berlin. Sie verfügten über je 2 x 13 kW Leistung und wogen 6,6 t. Die Wagen „1“ und „2“ hatten 24 Sitz- und 10 Stehplätze, der „Dreier“ bloß 18 bzw. acht Plätze, weil mit ihm gesondert Gepäck zu transportieren war. Die Höchstgeschwindigkeit jedes Wagens betrug 8 bis 25 km/h – je nachdem, ob „eben“ oder „steil“ gefahren wurde; die Fahrzeit machte eine Viertelstunde aus. Haltestellen gab es neun, nur eine beim „Stadtspark“ (heute Tennisplatz) erhielt vorerst auch ein Wartehäuschen.

Anfang Juli 1894 konnten Probezüge verkehren, am 13. Juni erhielt man die endgültige Konzession auf 90 Jahre. Am 13. August wurde der Betriebsbeginn groß gefeiert. In der unglaublich kurzen Zeit von einem halben Jahr bzw. vier Monaten war trotz starker Behinderung durch schlechtes Wetter alles, ja auch für Josef Stern und Franz Hafferl vielfach Neues erreicht worden. Die Entstehungskosten für die Bahn und „Zentralstation“ kamen auf 238.600,00 fl. oder 477.200,00 Kr.



Rohrbacher Straßenbahnwagen Nr. 4, 1895

Das Bauunternehmen führte erstmals einen Bahnbetrieb und sofort gemäß den Vorstellungen von Ing. Stern streng wirtschaftlich. So betrieb man im Winter am Abend gemäß der Konzession einen Pferdeomnibus von der Stadt zum Bahnhof. Der Verkehr entwickelte sich, allen Unkenrufen zum Trotz, mehr als gut und man konnte 1895 sogar einen vierten Triebwagen anschaffen.

Die sowohl in Hinsicht auf den Betrieb von Bahn wie Dampfkraftwerk und zu erwartende Stromversorgung im Jänner 1895 gegründete „Gmundner Elektrizitäts-AG“, im Mehrheitsbesitz der Ingenieure Stern & Hafferl und schon von der Oberbank mit einem Aktienkapital von 750.000,00 Kr. finanziert, besorgte den Betrieb der im Frühjahr übernommenen Bahn in Eigenregie.



Straßenbahnwagen Nr. 1, mit Auslegearmsäulen, 1897

Im ersten Geschäftsjahr der neuen AG (1895) beförderte die „ELBG“, wie lange auf den Triebwagen zu lesen war, bereits 111.000 Personen. Die Höchstleistung lag im Sommer (Juni – August; pro Monat 12.000 – 21.000 Passagiere), die geringste im Winter (November – März; pro Monat 4.000 – 5.600 Frequenzen).

Generell aber war die Gmundner Lokalbahn, mit einem trotz schwieriger Terrainverhältnisse und oftmaliger Schneestürme störungsfreien Betrieb, Beweis genug, „wie weit man mit der Anlage von elektrischen Bahnen gehen kann (und) dass das elektrische Bahnwesen aus dem Stadium des Experimentes auf den Standpunkt des wichtigsten Verkehrsmittels für den städtischen Verkehr gelangt sei“. So schrieb 1896 die Zeitschrift für Elektrotechnik über „Die elektrische Lokalbahn Gmunden“. (Weshalb 1897 in Linz wie in Wien die Pferdestraßenbahnen langsam auf elektrischen Betrieb umgerüstet wurden).

### *Ersatzbautätigkeiten in der Umstellungsphase*



Villenplan Bürgerspitals-Stiftungs-Gründe, 1895

Stern & Hafferl war im Prinzip ein auf Bahnen und ab 1893 auf Kraftwerke ausgerichtetes Bauunternehmen. Die Ansiedlung in Gmunden und erst langsame Anerkennung als eine in Oberösterreich bedeutende Firma benötigte eine Art von Übergangsphase, in der es wichtig schien, ebenso andere Bauaufträge anzunehmen und durchzuführen. Ob die Herren Stern und Hafferl damit einen Einstieg in den Gesamtbausektor vorhatten oder bloß eine auftragsmäßige Überbrückung benötigten, muss dahin gestellt bleiben. Misserfolge, speziell am Villen- und Hotelbausektor mögen den Ausschlag für die Beibehaltung der bisherigen Unternehmensform gegeben haben.

Jedenfalls beanspruchte bereits die Gestaltung der neuen Niederlassung Zeit, und kam es nunmehr neben der Einrichtung eines Bauhofes bei der Kraftstation und Mitbenutzung eines Sägewerkes in der Nachbarschaft auch zum Bau von Personalwohnungen für neue Mitarbeiter – ganz entsprechend dem sozialen Sinn von Josef Stern. 1895 errichtete die Firma gegenüber der Remise je ein Beamten- und Dienerwohnhaus – wie damals üblich hierarchisch gegliedert. Dagegen fanden die nicht unbeträchtlichen Büroagenden, eine Lagerhaltung und weitere Angestelltenwohnungen im sogenannten „Arkadenhaus“ Platz, das aber anfangs für eine andere Widmung vorgesehen war.

Ursprünglich hatte Josef Stern die Vorstellung verfolgt, wie in St. Wolfgang und sonst in Tourismusgegenden üblich, in Gmunden eine große Villenanlage mit der Lokalbahn als attraktivem Verkehrsmittel zu errichten. Die Gmundner Bürgerspitalstiftung, seit dem Mittelalter ein landwirtschaftlicher Großbetrieb vor den Stadtmauern, nun in Auflösung und von der Gemeinde verwaltet, verkaufte nämlich seit längerem Gründe am seeseitigen Hang des Hochkogels. Diese Gründe, heute als Hochkogel-Cottage-Viertel bekannt, waren gerade neben der Lokalbahn noch reichlich verfügbar.



Villenbauten, 1895 - 1897

Aus jenem Bestand kaufte Stern & Hafferl im Mai und Juli 1895 um 27.000,00 fl. zusammen dreizehn Parzellen – mit der Absicht dort selbst Villen zu bauen und dann an Interessenten abzugeben. Von 1895 bis 1897 konnten vier Villen errichtet werden, von denen sich 1896 Ing. Stern schließlich eine mit mehreren Parzellen als eigenen, neuen Wohnsitz vorbehalten hat. Vom Bau weiterer Objekte aber hat Stern dann doch wieder Abstand genommen, vielleicht weil er zu Recht vermutete, mit dem neuem Geschäftsbereich „Elektrizität“ wie dem Bahnbau ganz andere Erfolge zu erzielen.



Cottage-Arkadenhaus-Plan, Gmunden 1895

Gleichzeitig plante und erbaute Ing. Stern 1895 unmittelbar unterhalb seines neuen Wohnsitzes und neben der Straßenbahn das später sogenannte „Arkadenhaus“. Es sollte am neuen Firmenstandort der zentrale Verwaltungsmittelpunkt werden. Neben Wohnungen, es hieß ursprünglich „Cottage-Haus“, waren im Erdgeschoß auch Geschäfte vorgesehen. Anstelle von drei abgerissenen Vorstadthäusern wurde diese Anlage halbkreisförmig um einen Innenhof 1896 fertiggestellt, die im Keller Lager und Werkstätte, hinter den Arkaden im Erdgeschoß Geschäfte und im Oberstock die Büros sowie Wohneinheiten beinhaltete. Das heute noch berühmte und stark vergrößerte Arkadenhaus, die neue Schaltzentrale der Firma Stern & Hafferl, ab 1898 auch mit eigenem Telefon, der Nr. 51 ausgestattet, war geboren.

Zur Finanzierung aller Vorhaben konnten von der Gmundner Sparkasse Geldmittel beschafft werden, die 1901 schon zur Hälfte getilgt worden sind.



Arkadenhaus mit Geschäften, 1897



Neben dieser besonderen Bautätigkeit, welche Josef Stern seit der Filialeinrichtung in St. Wolfgang versucht hat, beschäftigte er sich bzw. das Unternehmen zu diesem Zeitpunkt außer mit Auftrags- und Arbeitssicherungsmaßnahmen auch mit Brückenprojekten, Straßenbauten, Flussverbauungen und Fremden-verkehrsplanungen.

Direkt unter dem Schafberg, wo Stern & Hafferl 1894 das Hotel erbaut und beleuchtet hatte, erwarb Ing. Stern Almgründe, plante ein weiteres Hotel bis zur Baureife (Schafbergalpe) und machte ab 1895 dortige Höhlen samt Lichtanlagen für Besucher zugänglich. Ebenso wurden vom Unternehmen in der Nähe Straßenbauten ausgeführt. Von Ried nach St. Wolfgang, sowie unter der Kienbergwand zum neuen Hotel Kreuzstein - hier mit mühevollen Tunnels und als Verbindung zwischen Aber-, Mond- und Attersee. Später errichtete man in Niederösterreich die Straße zum Schloss Kreuzstein und beteiligte sich 1897 an der Flussverbauung der Traun zwecks Absicherung von Hochwässern, die gerade schwere Schäden angerichtet hatten.



Kienbergwand-Straße



Bahnbrücke an der Save, 1902

1893/95 liefert das Büro Unterlagen für eine Donau-Kanal-Überbrückung bei der Freudenau in Wien, 1894/96 solche zum Bau einer Brücke über den Wolfgangsee und wesentlich später (1902) konnte eine 800 m lange Save-Brückenkonstruktion erstellt werden. 1895 hat man das Dampfkraftwerk in Gmunden baulich vergrößert und 1898 gleichfalls das Kraftwerk in St. Wolfgang erweitert sowie nach Vorarbeiten von 1896 bis 1899 in den Jahren 1900 bis 1902 das erste Flusswasserkraftwerk am Traunfall gebaut. Alles Tätigkeiten, welche für die Baufirma ebenso mit der Errichtung von Leitungsanlagen und Gebäuden, nicht nur an Ort und Stelle dieser Werke verbunden war.

Erst vom Jahr 1897 an, als die Neuorientierungsphase zu Ende ging, trat das Unternehmen erneut als Bahnerichter auf.

## ***Die letzten durch Stern & Hafferl errichteten Dampf-Lokalbahn-Linien***

Nach einer Pause von drei Jahren baute die Firma von 1897 bis 1903 noch einmal vier mit Dampfloks betriebene, sowohl normal- als schmalspurige Lokalbahnstrecken. Die infolge schleppender Finanzierung und schwacher Landesförderung eingetretene Verzögerung und oft auf Jahre hinaus verhinderte Errichtung von schon zwischen 1894 und 1897 kommissionierten Bahnbauten in Oberösterreich zwang Ing. Stern sich nun um weiter entfernte Bauausführungen zu bemühen, wodurch drei dieser neuen Lokalbahnen in Kärnten und Tirol lagen, aber nur eine in Oberösterreich, dem Schwerpunkttraum neuer Firmenprojekte im Bahnbereich.

### ***Die Gurktalbahn***

Diese Lokalbahn, eine von Treibach-Althofen an der k.k. Staatsbahn nach Klein-Glödnitz führende Bahn mit einer Spurweite von 760 mm, war ursprünglich eine Gründung von interessierten Anrainern, die das Gurktal an den Verkehr der Hauptregionen Kärntens anschließen wollten. Meist land- und forstwirtschaftliches Gebiet mit absterbendem Gewerbe und beginnendem Tourismus (Dom von Gurk!), sind es dort 1893 34 Interessenten gewesen, die sich in der Gurktaler Sparkasse versammelten und den Bahnbau bewirkt haben.

Wie so üblich, bildete sich ein Komitee mit Bürgermeistern, einem Reichsratsabgeordneten, zwei Industriellen, Kaufleuten und Gewerbetreibenden – an der Spitze der Güterdirektor der Bistumverwaltung, Carl Hittl. Dieser bürgte mit seinem Vermögen für die Anfangsarbeiten und es wurden zur „Durchführung der Tracierung... mehrere bedeutende bezügliche Firmen zur Konkurrenz eingeladen“.

Zur Erschließung von solchen Seitentälern war nur eine Schmalspurbahn denkbar. Alle preisdrückenden Möglichkeiten wurden überlegt, so eine normalspurige Straßenbahnversion, gefolgt von zwei Varianten einer Normalspurbahn, welche Gasthöfe an ihrer Strecke als Stationen verwenden wollten. Ein Wiener Ingenieur legte schließlich im Juli 1893 eine Normalspurbahnplanung vor, die natürlich als zu teuer befunden wurde. Dass dann schmalspurig gebaut werden musste, hatte im Grund genommen finanzielle wie Trassierungs-Gründe, die hier im Gurktal durch einige Talengen notwendig waren.

1894 kam es zu einem Schmalspurenwurf, einer Trassenrevision am 26./27. Juni und einem Projektkostengutachten, das 965.000,00 fl. veranschlagte. Es dauerte

ein Jahr, bis Stern & Hafferl im Rahmen der obzitierten Ausschreibung 1895 eingeladen wurde, ein Detailprojekt zu verfassen.

Franz Hafferl kam mit Ingenieuren seines Büros und leitete die Vermessung, die die Ausarbeitung von Situations- und Einlöseplänen wie ein Höhenprofil zur Folge hatten, an denen Ing. Stern seine Bahnplanungen orientieren und eine Rentabilitätsrechnung aufstellen konnte. Im Mai 1896 waren die Pläne und Unterlagen fertig, Anfang Oktober fand im Beisein von Josef Stern die politische Begehung statt, die vorübergehend Probleme mit dem Staatsbahnanschluss in Treibach brachte, und am 20. August 1897 ist die Konzession erteilt worden, bei der Ing. Stern selbst als Werber auftreten konnte.

Dem Bauunternehmen Stern & Hafferl war schon seit längerem zugesagt, dass es den Auftrag erhalten werde. Man legte am 4.9.1897 ein Offert zu 415.000,00 fl. Pauschale für Grundeinlösung und Bahnbau. Ausgenommen war der Bau des Bahnhofes in Treibach, Naturalleistungen wie Schwellholz und Oberbaumaterial, sowie der Fahrpark, womit die Gesamtabrechnung auf 830.000 fl. kam. Eine Unterschreitung der veranschlagten Kosten um 135.000,00 fl. muss für eine Stern & Hafferl-Bahn als typisch angesehen werden. Die Kosten wurden durch Zeichnung von 200.000,00 fl. für Aktien (je zur Hälfte vom Land Kärnten und den Interessenten) und eine 4%ige Anleihe zu 653.000,00 fl. aufgebracht. Der Staat garantierte die Zinsen und Rückzahlung auf 76 Jahre durch eine Absicherung des jährlichen Reinertrages. Als Einzahlung für Aktien galten auch Grundabtretungen, Materiallieferungen und Naturalleistungen, die dem Unternehmen Stern & Hafferl zum Zeitpunkt des Bedarfes in Höhe von 40.500,00 fl. zur Verfügung gestellt wurden. D.h., 40 % der Interessenbeiträge waren geldlose Eigenleistungen.



Eröffnung der Gurktalbahn, 1898

Die Baufirma hat dafür bis Oktober 1898 eine 29 km lange Strecke mit sieben Stationen, vier Haltestellen, einem Heizhaus und Gütermagazin wie Personalwohnhaus in elfmonatiger Bauzeit errichtet. Man beschäftigte einheimische und italienische Akkordanten für Professionsarbeit bzw. Fels-, Erd- und Tunnelarbeiten; insgesamt sollten es bis 150 Leute sein. 172 Brücken und Durchlässe, drei eiserne Brücken und 140 Kreuzungen ließen anfangs nur eine Geschwindigkeit von 15 km/h, später von 25 km/h zu. Auch eine Schleppbahn gehörte dazu.

Die während der Bauzeit am 5. Mai 1898 gegründete „Gurktalbahn-AG“ (GTB als Kürzel) bestellte einen Fuhrpark mit drei Loks (von Krauss in Linz), vier Personen- und zwei Dienst- wie 33 Güterwagen samt Bahnerhaltungsgerät.

Am 9. Oktober 1898 fand die Eröffnung der Bahn unter Anwesenheit des Landeshauptmannes und des Landespräsidenten als Vertreter des Kaisers statt. Im Trinkspruch des ersten kam zum Ausdruck, dass das „Gelingen...nicht zum mindesten auch (dem) durch ihre solide Bauausführungen renommierten Unternehmen Stern & Hafferl (zu verdanken ist), welches in erstaunlich kurzer Zeit die Arbeiten durchgeführt hat.“ Eine Reihe von Bildern aus den verschiedenen Stationen zeigt eine Menge an Honoratioren und Bevölkerung, die stolz auf „ihre Bahn“ waren. Ing. Stern dankte für die Anerkennung und ließ „das schöne Land Kärnten und seine Bewohner, insbesondere die Gurktaler hochleben“, schrieb die Presse von damals.



Gurktalbahn, 1960

Den Betrieb besorgte die Staatseisenbahn, durch ihren Anschluss in Treibach. Der Personalstand betrug um die 20 Mann. Anfänglich wurden drei, später vier Zugpaare pro Tag geführt. Befördert wurde hauptsächlich Holz, die Personenwagen fassten insgesamt nur 118 Leute. Bis 1918 verlief der Bahnbetrieb gewinnbringend, später nur mehr in manchen Jahren. So erfolgte mit 1. Jänner 1932 die Verstaatlichung der Bahn durch das

Privatbahneinlösungsgesetz vom November 1928, das bei garantierter Zinsengarantie und Betriebsverlusten zur Anwendung kam, gegen welche sich Land und Aktionäre sehr gewehrt haben.

Als 1965 die ÖBB eine Aktion zur betriebswirtschaftlichen Untersuchung ihrer 52 Nebenbahnen startete, blieb dabei die Gurktaler Bahn auf der Strecke. Durch eine Dammrutschung im Juni 1968 sah die ÖBB einen Anlassfall den Personenverkehr einzustellen, dem am 11. Feber 1972 der letzte Güterzug folgte. Wieder scheiterten alle Versuche, die Einstellung zu verhindern.

So war es schon ein kleines Wunder, als im April 1969 der Verein der Kärntner Eisenbahnfreunde gegründet wurde, um einen musealen Personenverkehr als Fremdenverkehrsattraktion aufrechtzuerhalten, mit dem sich auch Ing. Stern hätte anfreunden können. Auf 3,3 km hatte der Verein ein Pachtrecht erworben und bis 1974 100 Fahrzeuge gesammelt, wobei ihm auch Stern & Hafferl aus Gmunden half. Am 1. Juni 1974 erfolgte die Neueröffnung, die sommers an Wochenenden Fahrten zulässt und einen ersten Weg aufzeigte, bereits eingestellte Bahnen wieder zum Leben zu erwecken, der in Österreich bisher erfolgreich begangen wird.

### ***Die Vellachtalbahn***

Gleichsam ein Zwilling zur Gurktalbahn war diese heute kaum mehr bekannte zweite Schmalspurbahn von Kühnsdorf nach Eisenkappel. Sie führte über 17,5 Streckenkilometer und ist ebenfalls auf Grund privater Initiative entstanden. Ihr Betrieb wurde allerdings bis 1924 von der Südbahn geführt, mit der sie an der Station Völkermarkt-Kühnsdorf zusammentraf.

Ein Nord-Süd-Tal an der Grenze zum heutigen Slowenien, eigentlich ein Sacktal, sollte gleichfalls die Segnungen modernen Verkehrs erfahren. So schlossen sich der Fabriksbesitzer Engländer in Rechberg sowie der Arzt und Bürgermeister Zemann in Vellach mit einigen Gewerbetreibenden und größeren Bauern zu einer Gemeinschaft zusammen, die sich über Empfehlung des Landes Kärnten an das Unternehmen Stern & Hafferl wandten, um Voruntersuchungen zu erreichen. Die Ingenieure Hafferl und Stern bearbeiteten wie bei der Gurktalbahn die Details und legten in etwa eine gleiche Kostenrechnung. Schmalspurig und bei den Hochbauten „einfach, aber solide und gefällige Baulichkeiten“, lautete die Devise dabei 1899.

Am 17. Feber 1900 erhielt man die Konzession zum Bau und Betrieb dieser Bahn, mit dem Recht eine Akti-

engesellschaft zu bilden, welche als „AG der Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel“ firmierte und deren Statuten am 27. Dezember 1900 genehmigt wurden. Ihre Kurzform auf den Grenzsteinen lautete „KE“.

Die Finanzierung musste über ein Aktienkapital von 300.000,00 Kr. und eine Anleihe bis 1.000.000,00 Kr. aufgebracht werden. Die Garantie zur Rückzahlung bzw. für die Zinsen gab wieder der Staat für Verluste ab, wenn ein Reingewinn von 42.600,00 Kr. nicht erreicht werden würde. Das Land Kärnten übernahm Aktien für 120.000,00 Kr., die Interessenten für 180.000,00 Kr.



Der „Vike“, 1902

Nach der Gründungsversammlung der AG am 23. 3.1901 konnte mit dem Bau durch Stern & Hafferl begonnen werden, den Ing. Stern selbst einmal im Monat und bei Bedarf auch öfters „visitierte“, um Probleme zu entscheiden und den raschen Fortgang der Arbeiten bestätigt zu finden.

Die Strecke wurde am 5. Oktober 1902 eröffnet und seitdem fuhr auf ihr der „Vike durchs Unterland“. So bezeichneten nämlich die Einheimischen die ihnen ans Herz gewachsene Bahn. Zum Unterschied von der Gurktalbahn, die schlicht das „Schnaufferle“ hieß. Stationen und Wassertanks waren in Kühnsdorf und Eisenkappel entstanden, sonst gab es bloß fünf Haltestellen, darunter zwei mit Industrieanschlüssen.

Dennoch verfügte sie über einen bedeutenden Güterverkehr, speziell der Zellulosefabrik Rechberg, und hatte eine geradezu romantische Streckenführung. Der Abschnitt entlang des Gösselsdorfer See erinnert an die Wolfgangseestrecke der SKGLB und jener durch die Schlucht zwischen Miklaushof und Rechberg konnte sich auch mit berühmten Bergstrecken messen.

Der Betrieb wurde mit den beiden übrigen Loks der Reihe T von Krauss (in Linz 1902 gebaut) aufgenommen und dabei blieb es bis 1918. Die drei anderen Loks T

1 – T 3 besaß die Gurktalbahn, weshalb es zum Tausch von Loks gekommen ist. Für die Beförderung genügten je zwei zweiachsige Personenwagen I./II. und III. Klasse. Der Anteil an Güterwagen war entsprechend höher (25) und durch Rollwagen zusätzlich für einen rationellen Gütertransport gesorgt.

Die widerrechtliche Besetzung südlicher Teile Kärntens durch Jugoslawien nach dem Ersten Weltkrieg brachte auch die Vellachtalbahn in deren Gewalt und verursachte den Verlust der Zweiten Lok, die einfach mitgenommen worden war. Die verbliebene Lok wurde erst nach Vorhandensein stärkerer Maschinen 1932 ausgeschieden.

Wie die Gurktalbahn ist auch die Vellachtalbahn mit 1. Jänner 1931 aus gleichen Gründen verstaatlicht worden. Ihren Betrieb hatte die Staatsbahn seit 1924 bereits als Übernehmerin der Südbahn geführt.

Nachdem eine Höchst-Steigung von 27 Promille und Bogenradien bis 60 m vorlagen, waren ihre Streckenverhältnisse wegen des Gebirgscharakters der Gegend (Karawanken) ungünstiger als die der Gurktalbahn. Sie sind mit ein „Grund“ gewesen, so die Diktion der ÖBB, den Betrieb ratenweise und ungeplant einzustellen. 1965 bildete eine Entgleisung die Voraussetzung den Personenverkehr aufzugeben. Der verbliebene Güterverkehr wurde ein Jahr später nur mehr bis Rechberg geführt und die letzten 3,6 km der Strecke abgetragen. Sobald eine Straße als Ersatz ausgebaut war, stellten die ÖBB 1971 den Betrieb ganz ein, und verkauften die Geleise.



Die Vellachtalbahn, 1959

Auch hier gab es rege Proteste der Bevölkerung gegen die von den Bundesbahnen angeführte Unrentabilität der veralteten Bahn, für die man Jahrzehnte hindurch keine Investitionen mehr getätigt hatte. Als Ausflugsbahn hätte sie diesem eigentlich armen Landstrich zu einem regen Fremdenverkehr verhelfen können, war die Ansicht der Kärntner Eisenbahnfreunde. Sie verfügten aber nicht über die Mittel, beide Zwillingsbahnen teilweise in Form von Museumsbahnen zu erhalten.

Hätte Stern & Hafferl zu diesem Zeitpunkt bereits über ein eigenes Betriebsführungsunternehmen verfügt, wie relativ viele Wiener Bahnbauunternehmen, könnte es ohne weiteres sein, dass beide Bahnen noch heute bestehen würden.

### ***Die Almtalbahn***

Sie war die letzte von Stern & Hafferl mit Dampftrieb erbaute Lokalbahn in Oberösterreich. Ing. Stern hatte seit dem ersten Jahr seines Aufenthaltes in Gmunden 1894 und dann wieder 1897 wie 1899 Projekte zur Erschließung des Almtales ausgearbeitet, die eine Verbindung mit Gmunden vorsahen.

Nun war auch die Stadt Wels durch die Almflößerei seit Jahrhunderten Holzmarkt und Interessent des Almtales, so dass nach dem Zuendegehen dieser Flößerei ein Ersatzbedarf an Transportmitteln dorthin bestand. Dazu kam die touristische Tätigkeit des Welser Alpenvereines in diesem Raum, der zu den Naherholungszielen gewisser Welser Bevölkerungsschichten zählte.

Außerdem stand die „Welser Lokalbahnengesellschaft“ seit 1885 mit Stern & Hafferl in Geschäftsverbindung. Man hatte ihre erste Lokalbahn errichtet und gerade eine Erweiterung ihres Netzes über die Donau nach Neufelden in Ausarbeitung, als eine schwierige Situation entstand, weil Stern & Hafferl 1895 sowohl gegen den Willen von Wels Bahnen für ein Linzer Komitee quer zur Linie Haiding-Aschach plante, als auch 1897 für den Markt Lambach eine Lokalbahn von dort über Vorchdorf nach Grünau bearbeitet hat.

Obwohl der Landeseisenbahnrat das Linzer und Lambacher Projekt bevorzugte, verhinderte Wels diese Linzer Lokalbahn, und erreichte im Sommer 1897 eine Trassenrevision für eine Almtallinie, die von ihrer zweiten Lokalbahn Wels-Unterrohr bzw. dem Scheitelpunkt Sattledt ausgehen sollte. Die verschiedenen Auffassungen wie Interessen- und Trassenkollisionen zwischen Gmunden, Wels und Lambach bewogen die Welser daher

zuerst ihr Projekt Ing. Ritschel & Co mit Sitz in Wien und Linz, einem der großen Konkurrenten von Stern & Hafferl seit 1883, anzuvertrauen.



Almtalbahnbau, 1899

Nachdem Ing. Stern 1898 einsehen musste, dass weder Linz und Lambach noch Gmunden bald über die Mittel für ihre jeweiligen Planungen verfügten, setzte er sein ganzes Können und Talent ein, bei den Welsern mitzumachen, die bereits im Feber 1899 ihr Baukapital gesammelt hatten. So wurden schlussendlich die Detailprojekte für die Strecke Sattledt-Pettenbach Ritschel, jene für die Linie Pettenbach-Grünau aber doch Stern übertragen, die 1899 ihre Aufträge erfüllten. Am 3. Juni 1899 erteilte man der Welser Gesellschaft die erbetene Konzession und im Sommer konnte mit dem Bau begonnen werden, den Stern & Hafferl nun für die Gesamtstrecke ausführen durfte, weil man das günstigste Offert gelegt hatte.

Da die baulichen Verhältnisse ziemlich günstig waren, war es möglich, die doch über 30 km lange Bahn schon am 30. Mai 1901 dem Verkehr zu übergeben. Sie wies sechs Stationen und sechs Haltestellen auf, ist in Normalspur errichtet worden und war vom ersten Tag an eine gewinnbringende Bahn, die das Welser Einzugsgebiet auf Kosten von Gmunden, Lambach, Kirchdorf und Kremsmünster ausgedehnt hat. Wels war es dann auch, das alle späteren Versuche des Ing. Stern von Gmunden bzw. Vorchdorf aus, Querbahnen in Richtung Wartberg, Pettenbach und Kirchdorf bis Steyr zu planen, torpedierte. Erst der beginnende Busverkehr konnte Gmunden das innere Almtal wieder zurückgewinnen. Versuche damit startete Ing. Stern auch schon 1905, als er eine schienenlose Bahn (heute O-Bus) propagierte, die Gmunden mit Scharnstein verbinden sollte.

Das Gesellschaftskapital von 3.400.000,00 Kr. (davon 2.808.000,00 Kr. reine Baukosten) war durch Aktien-

ausgabe, eine Landesförderung (200.000,00 Kr.) und eine von der Oberbank gegebene Anleihe aufgebracht worden. Stern & Hafferl verpflichtete sich außerdem, Materiallieferungen von Interessenten an „Zahlungsstatt“ zu übernehmen.

So lieferte das Stift Kremsmünster Hochbaumaterial, Robert Kunz, Baumeister in Wels und Ziegelfabrikant in Sattledt 600.000 Mauerziegel, Karl Drack, Sägewerksinhaber in Scharnstein, Zimmermanns- und Tischlerarbeiten und Ignaz Schrems, Zementfabrikant in Kirchdorf, Zementwaren. Die Arbeiterschaft stellten Akkor-danten, zB Francesco Del Cozzo und Giovanni Anesi, welche gleichzeitig und später am Bau des Traunfallkraftwerkes bzw. der Vellachtalbahn mitwirkten. Die „Arbeitsrequisiten“ brachte das Bauunternehmen bei, das selbst die Facharbeiter, Bauaufseher und Streckeningenieur stellte.



Almtalbahnbau, 1900

Die Betriebsführung der „Welser Lokalbahnen“ übernahm die Staatsbahn, 1942 die Reichsbahnen bzw. heute die ÖBB. Ein Projekt zur Elektrifizierung aller Welser

Bahnen, so auch der Almtallinie besorgte Stern & Hafferl noch einmal von 1934 bis 1936. Mit der Einführung von Dieseltriebwagen 1937, den berühmt-berüchtigten Austro-Daimler-TW, waren diese Planungen überflüssig und wird derzeit noch die ganze Strecke im Personen- und Güterverkehr mit Dieseltriebwagen bedient.

### ***Die Bahn nach den beiden Metz***

Tirol hatte, wie viele Projekte von Stern & Hafferl erkennen lassen, infolge seines gebirgigen Landschaftscharakters schon um die Jahrhundertwende eine ganze Anzahl von schmalspurigen und anderen Lokalbahnen. Diese erschlossen langsam alle Nebentäler und im Bereich von Touristenzentren auch verschiedene Bergrücken.

Bereits zehn Jahre im Raum von Südtirol mit Planungen beschäftigt (Stern & Hafferl reichte in Tirol 21 Bahnprojekte ein), entstand 1901 über Auftrag von Parteien am Nonsberg die Vorarbeit zu einer, der Dampftram ähnlichen Lokalbahn in das Hochtal des Noce. Sie sollte ihren Ausgangspunkt in Trient und ihren Endpunkt in Male haben. Eine durchgehende und zwar elektrische Betriebsführung in 1000 mm-Spur ist zwar erst 1909 realisiert worden (sie war mit 60 km die längste elektrische Lokalbahn der Monarchie), aber die beiden Märkte Deutschmetz (auch Mezzotedesco) und Wälschmetz (Mezzolombardo) wünschten sofort eine eigene Verbindungsbahn.

Diese Schwesternorte lagen am Eingang zum Nonsberg, einem Nebental des Etschtales, getrennt durch den hier einmündenden Noce. Zwischen ihnen hat die Firma Stern & Hafferl nach Fertigstellung eines Detailplanes 1901/02 eine Lokalbahn in einer Länge von drei Kilometer projektiert und gebaut, wozu auch ein größerer Brückenbau notwendig wurde. Wünschen der Bevölkerung entsprechend, ist die Trasse mitten durch die Orte und stets auf bestehenden Straßen errichtet worden. Diese Idee hat später die Staatsbahn bei der Verwirklichung der Gesamtstrecke Trient-Male aufgegriffen und fallweise realisiert.

# Der weitere Lebensweg der Familien Stern und Hafferl

## *Der Familiensinn von Josef Stern - die Jahre von 1875 bis um die Jahrhundertwende*



Die Familie Stern in Altheim, Vater Karl und die Töchter Adele, Fini und Lina sowie die Söhne Karl und Hugo, 1903

Wenn Ing. Stern nicht hinter seinem Schreibtisch im Wiener Büro tätig war, Besichtigungen von Projekten und Baustellen vornahm, suchte er laufend Kontakte zu Auftraggebern und Financiers oder wurde in Ämtern vorstellig. Dennoch hatte er Zeit für seine Familie, die aus Frau Adele und ihrer Verwandtschaft in Wien sowie seinen Eltern und dem Bruder Karl mit Anhang in Altheim bei Braunau bestand.

Man besaß neben dem neuen Büro im vierten Bezirk eine Wohnung, wo die Eltern von Adele und ihre Kusinen oft zu Gast waren bzw. sich ein alter Freundekreis traf. Dazu gehörten Studienfreunde wie Ing. Klein oder sein Kompagnon Hafferl, aber ebenso Gefährten aus dem liberalen Lager. Viel zu wenig Zeit blieb für Wanderungen in der Umgebung der Großstadt, seiner Lieblingsbeschäftigung. Ein Interesse, das Frau Adele nicht teilte. Die frühen Besuche in seinem Geburtsort Ebenau wurden seit 1876 abgelöst durch solche in Altheim in Oberösterreich. Hier wohnen nun seine Eltern beim jüngeren Sohn Karl, welcher als Gemeindearzt tätig war und 1878 eine Mauerkirchnerin geheiratet hatte. Die Mutter Franziska Stern lebte bis 1882, der Vater bis 1897. Innerhalb von acht Jahren wurden diesem Paar von 1879 bis 1887 fünf Kinder geboren, zu denen Josef Stern Zeit seines Lebens das innigste Verhältnis hatte. Die älteste Nichte Adele, 1879 geboren und nach Josefs Frau und Taufpatin genannt, heiratete später und blieb in Altheim. Die anderen sollten ihrem Onkel nach Gmunden folgen und ihm wie eigene Kinder verbunden sein.

Karl und Hugo, 1880 und 1884 auf die Welt gekommen, besuchten noch die Volksschule in Altheim und dann das Rieder Staatsgymnasium. Sie fuhren sommers immer in den Ferien zu Onkel und Tante, da ihre Mutter schwer krank geworden war. Zuerst ab 1891 nach St. Wolfgang und ab 1895 nach Gmunden. Ing. Stern sah in diesen beiden Buben schon mögliche Nachfolger für sein Unternehmen.

Die Schwägerin Maria starb 39jährig 1896. Ihre älteste Tochter Adele versorgte nun den Vater. Karl und Hugo, seit ihrem elften Lebensjahr im Internat, studierten nach der Matura gemäß dem Wunsch ihres Onkels Elektrotechnik in Wien bzw. Eisenbahnbau in Graz. Die Nichten Josefine und Karoline, 1882 und 1887 geboren, fanden im neu eröffneten Pensionat der Kreuzschwestern in Ort bei Gmunden, nahe bei Onkel und Tante Aufnahme und Ausbildung. Der Wundarzt Karl Stern setzte sich in Altheim sehr für die Gemeinde-Hygiene ein und erreichte dort den Bau einer Wasserversorgung und eines Kanals. Er betätigte sich auch im kulturellen Bereich und war Begründer des dortigen Musik- und Gesangsvereines.

Josef Stern wohnte schon ab 1890 infolge des Baues der Salzkammergut- Lokalbahn meist in St. Wolfgang in einem Gasthof. Hier hatte er 1893 auf erworbenem Firmengelände neben dem Schafberg- Talbahnhof und am See eine erste Villa erbaut und seinen Traum vom Leben im Gebirge verwirklichen wollen. Adele lebte nur wenig in diesem Haus, als Großstädterin passte ihr die entlegene Lage nicht.



Die erste Villa Stern in St. Wolfgang 1893, heute Villa Rix

Als Ing. Stern seinen Wirkungsbereich in die Kurstadt Gmunden verlagert hatte, errichtete er eine Villa nahe der neuen Straßenbahn und verkaufte das Wolfgang

Haus 1895. Im Frühling 1896 zog Frau Adele von Wien endlich ganz hierher. Nachdem die Ehe kinderlos geblieben war und die Schwägerin gerade starb, lebten die jüngeren Nichten nun als Zöglinge im nahen Pensionat und am Wochenende oder sonst mehr in der Gmundner Villa als in Altheim. Alle vier, die Buben und die Mädchen begleiteten Josef Stern fallweise bei seinen vielen Betriebsreisen und wuchsen in die Firma Stern & Haffnerl hinein. Fini wohnte nach ihrem Schulabschluss großteils überhaupt bei den Sterns, sie besaß unter den Geschwistern den besten Zugang zu Adele.



Im Park der Villa Adele, Josef und Adele Stern wie Nichte Fini

Wie wichtig Ing. Stern Familienverband und Unternehmen war, beweist 1903 der Erwerb eines größeren Villenanwesens in Ort, der Villa Herma der Familie Pösony. Er ersteigerte sie samt Inventar, baute eine Remise mit Pferdestallungen, ein Bienenhaus und sogar einen Hühnerstall. Aber nicht er wollte das Anwesen (seine Frau hatte dies erhofft) bewohnen, sondern es sollte seinen Neffen und Nichten sowie ihren Familien als Wohnung dienen. (1907 zog als erste Familie Karl und Maria Stern ein). Die Villa, nun „Adele“, umgab auch ein herrlicher Park nahe dem Traunsee. Bescheiden blieb Stern selbst bis zum Tod in der viel kleineren Villa an der Kaltenbrunnerstrasse wohnen.

Damit hatte sich aber Josef Stern zugleich einen Lebenswunsch erfüllt, eben eine Mehrzahl von Pferden halten zu können. Es ist ja erstaunlich für einen Techniker, der sonst für die Verwirklichung modernster Verkehrsstrukturen auftrat, Pferden weiter seine Aufmerksamkeit zu schenken. Sicher ist dieser Umstand auch mit der Naturverbundenheit Sterns zu erklären. Man erzählt, dass

er, wenn es seine Zeit zugelassen hat, vom Arkadenhaus zum Mitterweg gewandert ist, um „seine Pferde“ zu sehen und sich ihnen zu widmen. Seine Nichte Fini und seine Großnichten Switha und Elfi haben auch immer wieder erlebt, dass Stern bei Fahrten mit Pferdefuhrwerken, die bis nach dem Ersten Weltkrieg im steilen und schwierigen Gelände zurück gelegt worden sind, diese hat anhalten lassen, um die Pferde zu schonen, wozu er selbst und die Kinder ausgestiegen sind.

Fast zur Familie gehörten nach der Jahrhundertwende die zwei späteren Ehemänner von Fini und Lina Stern, Ing. Hugo Neumann und Dr. Rupert Schreckeneder. Der eine, Vertrauensmann von Ing. Stern bei den meisten Bahn- und Kraftwerksprojekten sowie Bauführer seit dem Jahre 1897, der andere, ein alter und bester Freund von Karl und Hugo Stern aus den Altheimer Tagen.

Hugo Neumann, am 19. August 1878 in Stefansruh, Bezirk Gablonz, geboren, stammte aus einer Gerberfamilie und hatte seinen Vater Heinrich früh verloren. Mutter Christine, geborene Pochmann, und Schwester Ida (es gab auch andere Geschwister) führten den Betrieb einige Zeit bzw. verpachteten die Lederei, während Hugo nach der Bürgerschule seit 1892 die Staatsgewerbeschule in Reichenberg besuchte. Nach abgeleistetem einjährigem, freiwilligem Militärdienst kam er durch eine Vorstellung bei Josef Stern, dessen Bahnbauten den jungen Techniker begeistert hatten, im Herbst 1897 nach Gmunden und befreundete sich mit Karl Stern. Später folgten Mutter und Schwester Ida nach und man mietete eine Wohnung in der Stadt. Ing. Neumann wirkte ab dem 16. Oktober (über 70 Jahre) in der Bau- und Projektteilung der Firma in Gmunden, wo er über Karl dessen Schwester Josefine Stern kennen lernte. Als Hobby betrieb Neumann damals den Fechtsport und gehörte zu den Mitbegründern eines eigenen Gmundner Fechtclubs.



Die Sternsche Pferdeequipage bei der Remise





Hugo Neumann mit Mutter und Schwester vor dem Elternhaus in Stefansruh, 1904

Anders der Weg von Rupert Schreckeneder, geboren 1887 in Altheim, dem der Vater seiner Jugendfreunde Karl Stern ein Studium am Rieder Gymnasium ermöglichte, um dann 1905 an der Wiener Universität ein Lehramtsstudium für Latein und Geschichte zu beginnen. Er kam aus einer Familie mit zehn Kindern.



Baustellenbesichtigung mit Gattinen Stern & Schreckeneder

### *Franz Hafferl und seine Liebe zu Fotogrammetrie und Reisen*

Franz Hafferl war 1890 in Wien geblieben, aber ebenfalls in Projekten nicht wenig unterwegs. Hier leitete er die wichtige Ingenieur- und Vermessungsabteilung bis 1919. Es war ausgemacht, dass man speziell seit der Übersiedlung Josef Sterns nach Oberösterreich eine neue Arbeitsteilung vornahm. Die Hauptniederlassung wurde Gmunden, Wien der Filialbetrieb. Trotz Übergewichtes der Leistungen von Ing. Stern (Geschäftsführer) beließ man es bei einer gleichberechtigten Teilhaberschaft. Seit 1885 mit seiner Frau Marie verheiratet, hatte Hafferl zwei Buben, Anton und Franz sowie eine Tochter, Marianne. Gewohnt wurde in Mödling, in der eigenen Villa.

Ende der achziger Jahre begeisterte sich der Vermessungsfachmann Hafferl für die neue Fotogrammetrie, deren einer ihrer Wegbereiter er in Europa wurde. Davon profitierte auch das Unternehmen. Hafferl arbeitete an den Bahntrassierungen vor Ort wie im Büro, sowie verfasste darüber im „Wissenschaftlichen Wiener Club“ und dem „Verein für die Förderung des Local- und Straßenbahnwesens“ Abhandlungen. Ebenso leistete er die Vorarbeiten zu allen Wasserkraftwerks-Projekten. Seine Berechnungen waren nach Hugo Neumann so exakt, dass über lange Strecken bei Tunnelbohrungen am anderen



Franz Hafferl, 1907

Ende kaum Zentimeterabweichungen festzustellen waren. Besonderes Interesse nötigten ihm Arbeiten an den Grenzen der Monarchie und im Ausland ab, die an sein Können ganz eigene Herausforderungen stellten. Denn vielfach mussten gerade dabei schwierige Vermessungen vorgenommen werden, weil einfach kein genaues Kartenmaterial vorhanden war.

So kam Hafferl auf die Fotogrammetrie. Diese Herstellung von Karten und Plänen auf fotografischem Weg stand noch am Beginn ihrer Entwicklung und wurde später durch die Luftbildauswertung die Grundlage jeglicher Kartenaufnahme. Im Laufe von 25 Jahren erwarb sich Hafferl auf diesem Einsatzgebiet außergewöhnliche Kenntnisse und erfand Geräte (auch Ing. Stern hatte anfangs mit seinem Tachymeter ein Patent erworben), die ihn nicht bloß in alle Länder Österreich-Ungarns führten, sondern ebenso ins Ausland, wo er Gutachten erstellte. Daher wird er damit (neben Dolezal und Puffrich von den Zeiss-Werken und zusammen mit dem österreichischen Offizier Theodor Scheimpflug) zu den Erfindern dieser Technik gezählt. Hafferl konnte damit bei der Fotoauswertung mittels seiner selbst konstruierten Stereo-Komperatoren eine genaueste Landvermessung erreichen.

Auch andere naturwissenschaftliche Bereiche wie Astronomie, Zoologie und Paläontologie zogen Hafferl in ihren Bann. Schon 1895 war er in Italien und der iberischen Halbinsel auf Reisen, besuchte 1898 Russland, und gelangte dort über Tiflis und Baku nach Samarkand. 1896 führte ihn eine Studienfahrt nach Norwegen und 1901 kam er nach Algier, um eine totale Sonnenfinsternis zu beobachten. Von 1904 bis 1909 weilte er mehrmals in Ägypten und untersuchte 1910/11 auf den Alpen die Bewegungen von Gletschern. 1912 studierte er mit dem Wiener Professor und Freund Othenius Abel bei Athen die Reste vorgeschichtlicher Pferderassen und fuhr 1913 noch einmal nach Russland.

Dabei war er immer rechtzeitig in Wien, um in der Firma komplexe Vermessungsprobleme zu lösen, oder unterwegs sofort bereit, in Briefen Fachfragen zu beantworten. Bis 1919 gab es noch reichlich Aufgaben für die kriegswirtschaftlichen Projekte und Bauten. Nach dem Auflösen des Büros in Wien reiste Hafferl wieder und stand dem Unternehmen nur mehr sporadisch zur Verfügung. Sein älterer Sohn Anton hatte Medizin studiert und wurde später Universitäts-Professor in Graz, der jüngere, Franz blieb Gmunden treu und engagierte sich in der firmeneigenen E-Wirtschaft (Direktor der Werke in Steeg und später der EW Stern & Hafferl).



Eine Karte Hafferls an Stern von einer Ägyptenreise, 1904

Die Beziehungen zwischen Ing. Stern und Franz Hafferl waren auf gegenseitigem Vertrauen aufgebaut, auf Respekt und größter Wertschätzung. Dennoch oder gerade deswegen blieb es offiziell zwischen beiden bei „Stern“ und im sehr umfangreichen Briefverkehr beim Austausch von höchst trivialen Dingen. In der zweiten Generation bestand nur eine Freundschaft zwischen Karl Stern und Anton Hafferl und nicht den anderen Geschwistern beider. Dies war auch einer der Gründe, dass nach dem Tod beider Firmengründer kein Interesse bestand, die Firmengemeinschaft weiter zu führen.

Beim Ableben von Dr. Josef Stern 1924 trat der acht Jahre jüngere Hafferl gemäß testamentarischer Verfügung kurz in die Nachfolgeschaft ein und wurde Präsident aller gemeinsamen Gesellschaften. Erst sein Tod 1925 beendete die intensive und lange Beziehung zur Familie Hafferl, gleichwohl der Name bis heute ein Bestandteil des Firmennamens geblieben ist.

# Im zwanzigsten Jahrhundert bis nach dem Ersten Weltkrieg - vom Bahnbau-Einzelunternehmen zur vielseitigen Firmen- Gesellschaftsgruppe

## Der Bahnbereich

### *Ein Höhepunkt an Planungen von 1904 bis 1914*

In dieser Zeitspanne vor dem Ersten Weltkrieg erstellte die Firma die meisten ihrer Bahnprojekte überhaupt. Sie verteilten sich aber bereits hauptsächlich auf den Raum des alpinen Teils von Zisleithanien und dabei wieder meist auf die Kronländer Oberösterreich, Tirol, Salzburg und die Steiermark. Es waren jetzt natürlich die elektrischen Bahnen, welche im Planungsmittelpunkt des allgemeinen Interesses standen - aber doch größtenteils auf Lokal- und Nebenbahnstrecken bzw. Bergbahnen beschränkt. Fallweise standen sie in einem engeren Zusammenhang, wenn man an den Voralpen- Bahnring und das Seenrund-Reiseprojekt in Oberösterreich oder die Triedentiner Lokalbahnen denkt. Stern & Hafferl war natürlich nicht das einzige Bahnplanungsbüro im Land, sondern allein in Linz bestanden weitere drei, mit denen man sich in einer Konkurrenzsituation befand, und auch solche aus Wien und Graz beteiligten sich nicht chancenlos am Projektwettbewerb.

Die Arbeit im Büro war wie bisher auf die Standorte Wien und Gmunden verteilt. Ing. Hafferl arbeitete in Wien mit Hoffner und Peschek seit 20 Jahren zusammen, in Gmunden wirkten mit Ing. Stern seit 1897 Hugo Neumann und Baumeister Albeseder.



Der engste Mitarbeiterkreis um Stern und Hafferl, 1912

Die Planungsbüros haben damals insgesamt 81 Projekte ausgearbeitet, das waren zwischen sechs bis zehn Planungen im Jahr. Anfangs, bis 1905, trafen noch Aufträge aus dem Osten und Südosten ein. Zur gleichen Zeit, als auch in Tirol ein Planungsboom viele neue Vorhaben brachte. Dann überwogen bald die Projekte aus Oberösterreich, 1907 bis 1910 begleitet von nicht wenigen Planungen in der Steiermark, Kärnten und Krain, die von 1911 bis 1913 durch solche in Salzburg abgelöst worden sind. Diese besondere Entwicklung war nun durch die Konzentration auf jenen Raum bedingt, der im Naheverhältnis zu den neuen E-Werken Stern & Hafferl bzw. deren Stromversorgungsplanungen stand.

47 Projekte oder 58 Prozent aller, mit fast 50 Prozent der geplanten Strecken-Kilometer, lagen in Oberösterreich. Zwölf wurden in Tirol, zehn in der Steiermark, Kärnten und Krain, sechs in Salzburg und der Rest, sieben in Böhmen, Galizien, Dalmatien, Montenegro und Rumänien projektiert. In Tirol samt Vorarlberg wären es wohl noch viel mehr Planungen (und Bahnbauten) geworden, hätte dort nicht eine gleich interessante Persönlichkeit wie Ing. Stern eine große Rolle gespielt, der nicht bloß Bahnen, sondern ebenfalls die dazugehörigen Kraftwerke mit eingeplant hat. Ihm, Ing. Rihl, verdankte Tirol sowohl die Entwicklung des Innsbrucker Stadtverkehrsnetzes als eine Vielzahl von Lokal- und Tertiärbahnen.

In Oberösterreich bestand noch ein starker Bedarf an Bahnen. Sei es, um das flache Land zu erschließen oder die Tourismusgegenden im südlichen Landesteil mit einer attraktiven Verkehrsstruktur zu versorgen, sowie auch, um Industriebahn-Anlagen zu schaffen. Nach Regionen geordnet finden sich die meisten neuen Planungen in und um Gmunden (neun) wie im Salzkammergut unter Einschluss des Attergaues (13). Die Traun-Enns-Platte (fünf), das Hausruck- (vier) und das Innviertel (vier) war über Verbindungsbahnen, den sogenannten Voralpenring eingebunden. Einen letzten Bereich intensiver Planungen umspannte das Mühlviertel (elf). Alle Projekte waren als elektrische Bahnen vorgesehen bzw. andere, noch mit Dampf betriebene Bahnen bereits als eigene Vorhaben in ein Elektrifizierungsprogramm aufgenommen worden.

*Vom Bahnbauunternehmen Stern & Hafferl*



## 1883 bis 1951 errichtete Bahnen



- 1) Pferde-Straßenbahn-Linien der Wiener Tramway Gesellschaft/WTG 1883/84
- 2) Pferde- und Dampf-Tramway-Linien der Neuen Wiener Tramway Gesellschaft/NWT 1884/85
- 3) Nussdorfer Dampftramway der Kahlenbergbahngesellschaft/KBG 1884/85
- 4) Dampf-Lokal- und Straßenbahn Brunn, 1884/85
- 5) Lokalbahn Vincovce-Brcka 1885/86
- 6) Lokalbahn Kolomäea-Sloboda Rungurska 1885/86
- 7) Neudorfer Dampftramway/NWT, 1887  
AG Wiener Lokalbahnen, 1886
- 8) Dampftramway der Stadt Debreczin, 1886
- 9) Welser Lokalbahn-Linie Haiding-Aschach, 1886
- 10) Lokalbahn Kolomäea-Zalescyki, 1886/87
- 11) Lokalbahn Reichenberg-Gablonz, 1887/88
- 12) Kremstalbahn-Linie Micheldorf-Klaus, 1888
- 13) Lokalbahn Groß-Priesen-Wernstadt-Auscha, 1889/1891
- 14) Salzkammergut-Lokalbahn Salzburg-Bad Ischl, 1890/94
- 15) Schafbergbahn, 1892/93
- 16) Elektr. Straßenbahn Gmunden, 1894
- 17) Gurktalbahn, 1897/98
- 18) Welser Lokalbahn-Almtalbahnlinie, 1899/1901
- 19) Vellachtalbahn, 1901/02
- 20) Metzger Bahn, 1902
- 21) Elektr. Lokalbahn Unterach-See, 1907
- 22) Elektr. Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach, 1908
- 23) Elektr. Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf, 1911/12
- 24) Elektr. Lokalbahn Linz-Eferding-Waizenkirchen, 1910/12
- 25) Elektr. Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee, 1912/13
- 26) Elektr. Lokalbahn Ebelsberg-St. Florian, 1912/13
- 27) Werksbahn Redl/Zipf-Badstuben/Frankenburg-Aschegg, 1920
- 28) Werks- und Nebenbahn Timelkam-Ampfelwang, 1921/22 und 1924/25
- 29) Nebenbahn Bürmoos-Trimmelkam, 1949/51

In und um Gmunden, dem Zentrum der Unternehmensgruppe Stern & Hafferl selbst waren neun Planungen gedacht. Von hier ausgehen sollten die Linien Gmunden-Reindlmühl (1904/07) bzw. Gmunden-Weyregg (1907 und 1914) sowie Gmunden-Vorchdorf (1911/12) mit einer Verlängerung nach Pettenbach (1914) und anfangs eine Oberleitungs-Buslinie Gmunden-Scharnstein (1905). In Gmunden war eine Verlängerung der Straßenbahn über die Traunbrücke bis zum neuen Vorchdorfer Bahnhof (1912) und wieder eine Seilbahn auf den Hochkogel (1912) geplant. Zur Zementfabrik Hatschek (1911) und zwischen der Papierfabrik in Steyrermühl und der Staatsbahnlinie Gmunden-Lambach (1912) bestand gleichfalls die Absicht, Industriebahn-Anlagen einzurichten.

Mehr Bahn-Projekte (13) stammten aus dem engeren Salzkammergut, die einerseits die Seen untereinander zu verbinden, und andererseits an einen Voralpen-Bahnring anzuschließen hatten. Begonnen wurde 1906 und 1907 mit der Lokalbahn Unterach-Mondsee, dem Elektrifizierungsvorhaben der Salzkammergut-Lokalbahn wie einer Strecke Strobl-St. Wolfgang, als die neuen Dietlbachkraftwerke in Betrieb gegangen waren. Später (1909) kam ein Bahnplan Kammer-Weyregg bzw. Mondsee-St. Georgen (1914) hinzu.

Den Raum des westlichen Attersees und seines Hinterlandes sollten Bahnen von Vöcklamarkt nach Frankenburg (1910) bzw. von Attersee über St. Georgen nach Vöcklamarkt (1912) und von St. Georgen nach Frankenmarkt (1914) erschließen, wobei ein Anschluss an den Voralpen-Bahnring in Richtung Ried angedacht war. Wieder spielte die Ausbreitung der Stromversorgung dorthin eine wichtige Rolle für diese Planungen. Am Attersee selbst arbeitete man an einem Elektro-Schiffahrts-Projekt (1912).

Ins innere Salzkammergut führte die Rudolphsbahn, deren Elektrifizierung Dr. Sterns liebstes und größtes Planungsobjekt seit der Inbetriebnahme der Gosaukraftwerke darstellte (1910/12). Sein Input dafür bestand in jahrelangen Vorarbeiten, einer teuren Studienreise und einer gedruckten Denkschrift, um damit den Beweis zu erbringen, dass auch eine lange Bahnstrecke bei Vorhandensein nötiger Strommengen mit E-Loks sparsam zu betreiben wäre. In Anlehnung dazu lieferte man Planungen über Industriegeleise in Ebensee (1910), zu einer Ausseer Seen-Bahn (1912), einer Bahn Ischl-Mitterweißenbach-Weißenbach am Attersee (1912/14) und einer Dachstein-Bergbahn (1913), welche die spätere Dachstein-Seilbahntrasse teilweise vorwegnahm.

Den Voralpen- Bahnring-Studien zugehörten bis auf den Plan einer Nebenbahn Windischgarsten- Hinterstoder (1906), die mehr Touristenverkehrsmittel sein sollte, eine fast gleichgroße Anzahl von Bahnprojekten (12) im Inn-, Hausruck- und Traunviertel. Wichtige Zwischenglieder mit Aussicht auf baldigste Realisierung waren darunter die Strecken Neumarkt-Waizenkirchen- Peuerbach (1907/08), Linz-Eferding (1908/11), Linz- Ebelsberg-St. Florian (1908/10) und St. Florian-Steyr (1908/12). Zum Voralpenbahnring gehörige Projekte stellten die Linien Kirchdorf-Moos (1906) und Pettenbach-Kirchdorf (1911) dar, genauso wie Ried-Schneegattern (1906), Ried-Frankenburg (1912/13), Antiesenhofen-Mauerkirchen (1907), die Weilhartsbahn (1910/13) oder überhaupt die Strecke Haag-Pram (1914), um eine Elektrifizierung der Lambach-Haager- Bahn (1914) zu ermöglichen. Vor Ausbruch des Welt-Krieges kam dieses gesamte Ringprojekt nur mehr teilweise zur Ausführung.

Das Mühlviertel beschäftigte Bahnplaner seit Anbeginn, speziell wegen der Nähe von Linz und dem Korridor ins industriestarke Böhmen. Stern & Hafferl beteiligte sich an den Bahn- Planungen Linz-Krumau (1905), Aigen- Schwarzenbach (1905/13), Linz-Budweis (zweite Schiene, 1909) und Freistadt-Bahnhof (1909) sowie den Elektrifizierungen der Strecken Mauthausen-Grein (1906) und Prägarten-Unterweißenbach (1912). Kurz vor dem Krieg erarbeitete man die Projekte Aschach-Leonfelden (1912/14), Steyregg-Leonfelden-Hohenfurt (1912/14) und wieder Freistadt-Bahnhof (1914) für die damit befassten Stellen sowie Interessenten.

Zwei Kronländer, in denen Josef Stern und Franz Hafferl bereits reiche Erfahrungen gesammelt hatten, spielten bei Bahnplanungen noch eine Rolle: Tirol, mit Südtirol und Vorarlberg eine Verwaltungseinheit, sowie Salzburg. Beides bereits wichtige Fremden-Verkehrsräume, die zum Ausbau von schönen Tal- und Bergstrecken prädestiniert schienen.

In Südtirol wurden die Bahnen Trient- Cavalese (1903, zum zweiten Mal), Lavis-Moena, S. Michele- Mezzolombardo (1904), Trient-Riva, Trient-Alle Sarche und im Grödnertal (St. Ullrich- Waidbruck, 1905), zum Ritten (1906) und zwischen Alle Sarche und Tione (1907) von Gmunden und Wien aus geplant. In Vorarlberg stand die Montafoner-Bahn am Programm (1905) und in Nordtirol die Stubaital- (1904), die Zillertal- (1908/09) wie die Zugspitzen-Bahn (1911/13).



Trassierungsarbeiten bei Moena, 1904

Salzburg nahm durch die frühe Versorgung mit Strom aus den EW Stern & Hafferl eine Sonderstellung ein. Stern bemühte sich daher hier selbst um eine Verwirklichung, angeregt vom Salzburger Fremdenverkehrsverband. Als die Stromleitungen das Dreiseenland erreicht hatten, wurden die Bahnen Seekirchen-Obertrum- Mattsee (1911/12) und Kraiwiesen-Neumarkt am Wallersee (1912/13) wie wenig später Salzburg- Bergham- Mattsee (1913/14) geplant, um diese Region dem Tourismus zu öffnen. Realisiert wurde aber nur eine beabsichtigte Wallersee-Schiffahrt (1914). In und auf die Berge sollten hingegen die Bahnen St. Michael – Tamsweg (1910), Steeg- Gosau- Golling (1912/13) und Hallein- Dürrenberg (1912) führen, von denen viel später nur der Dürrenberg mit einer Seilbahn erschlossen wurde.

Auf die restlichen Kronländer verteilten sich Projekte der Firma eher sporadisch - bis auf die Steiermark. Dort nahm die Untersteiermark mit ihren Badeorten und die Umgebung von Graz das Potential von Stern & Hafferl in Anspruch, um die Linien Bad Radkersburg- Bad Gleichenberg- Purkla (1907), Bad Radkersburg- Fehring und Gleisdorf- Hartberg (1908), Bad Rohitsch/ Sauerbrunn- Pettau (1910/ 11) sowie die Schöcklbahn (1909/ 11) ausarbeiten zu lassen.

In Krain betreute man die Strecke Idria-Görz (1907) und in Kärnten das zweite Geleise der Bahnlinien Treibach- St. Veit bzw. Hirt- St. Veit (1909), während in Dalmatien Siny- Knin (1905) am Plan stand. Zu Ungarn hatte man alle Beziehungen abgebrochen und im Nordosten erhielt man bloß Aufträge über Industriegeleise in Böhmen (Postelberg- Chlumcau 1904, Dvur Kralovè- Labern 1905) sowie in Galizien zu einer Nebenbahnstrecke (Janów- Laszky- Surochów, 1904).

Das Ausland war durch Montenegro und Rumänien vertreten. Komplizierte Bergstrecken vom Meer ins Hinterland (Pristen- Antivari- Virpazar, 1904) oder

entlang der Karpaten (Bezeu- Paterlageu- Nehoi, 1905) erforderten dort ganz spezielle Vermessungsarbeiten, weil es keine ordentlichen Kartengrundlagen gab, die Franz Hafferl und Hugo Neumann mit großem Zeitaufwand erstellt haben. Die Unrentabilität dieser Arbeiten bewirkte in Zukunft eine Beschränkung auf die eigene Bahn- Planungslandschaft.

Zeitlich gesehen konnte man zwischen sechs und maximal 10 Projekte im Jahr verkraften, ohne die Mitarbeiterschaft stark zu erhöhen. Nach 1906 machten die weiter entfernt angesiedelten Planungen bloß ein Drittel der Gesamt- Projektarbeit aus. Den Planungs- Kilometern nach stand Oberösterreich mit 896,9 km an der Spitze, gefolgt von Tirol und Salzburg mit 350,1 bzw. 105,6 km. In der Steiermark, Krain und Kärnten kamen 189,2 km zusammen, die im Nordosten und Südosten umfassten 271,1 km Streckenlänge. Insgesamt wurden 1813,20 Bahn- Kilometer vermessen und dafür alle Trassenpläne sowie Rentabilitätsberechnungen erstellt.

Das neue Jahrhundert gehörte schon der elektrischen Traktation. Nur im kohlereichen Böhmen und Galizien oder dem unterentwickelten Südosten war der Dampf- betrieb weiterhin Planungsziel, von dem sich Stern & Hafferl seit 1903 verabschiedet hat. Durch den Volleinstieg in die Elektrizitätserzeugung kamen bald auch Umplanungen zustande, die Stern & Hafferl bis über die Hälfte des 20. Jahrhunderts hinaus durchführte und welche schließlich überhaupt Bahn- Neuplanungen ersetzt haben. Oberleitungs- Buslinien waren bei Stern & Hafferl durch die schlechten Straßenverhältnisse nur kurz in Planung, sie haben sich am Land nicht durchgesetzt.

Der Erste Weltkrieg stoppte eine ganze Anzahl von bereits vor Baubeginn stehender Planungen, wozu der Staat schon durch Parlamentsbeschluss Gelder bereit gestellt hatte. Der Glaube an eine Fortsetzung dieser Bahnvorhaben nach dem Krieg blieb, wie sich herausstellte, eine Illusion.

## ***Das „Novum“ im neuen Jahrhundert: die elektrischen Bahnen von Stern & Hafferl***

Die erste elektrische Probefahrt war schon ein Vierteljahrhundert alt und die Gmundner Straßenbahn über zehn Jahre, als sich die Fa. Stern & Hafferl dem Stromnetzverbund zuwandte, und so den Bau und Betrieb oberösterreichweiter elektrischer Bahnen, sowohl auf Hauptstrecken wie im Lokalbahnbereich durchzusetzen vermochte.

Teile Oberösterreichs und große Teile Österreichs sind ein Gebirgsland, somit waren die Eisenbahnen oft Gebirgsbahnen, mit allen Merkmalen solcher Anlagen wie Kurvenreichtum oder Steigungen und Gefällen. Gleichzeitig ist das Kronland und das Alpengebiet damals kein reines Kohleabbaugebiet gewesen, wodurch der Bahnbetrieb zur Zeit der Dampftraktion unverhältnismäßig teuer und langsam ablief. Wenn auch der Bau von Dampflokomotiven um die Jahrhundertwende große Fortschritte brachte, suchten die maßgeblichen Techniker nach einem möglichen Ersatz für den Dampftrieb: die elektrische Eisenbahn.

Im Bereich der Straßenbahnen hatte der Siegeszug der Elektrizität seit den neunziger Jahren eingesetzt und dort und im Augenblick die Pferde und den Dampf verdrängt. Nicht so rasch ging es bei den Lokalbahnen und überhaupt bei den Vollbahnen. Zwar reichte der niedergespannte Gleichstrom für die Lokal- oder Nebenbahnen, taugte aber kaum für die stark belasteten und rasch fahrenden Volleisenbahnen.



Der älteste Generator vom DKW St. Wolfgang 1893, heute in der Halle der Volksschule St. Wolfgang

Wie bekannt, hatte Stern & Hafferl durch ein eigenes Dampfkraftwerk 1894 seine erste elektrische Bahn eingerichtet, aber noch bis 1902 Dampfbahnen gebaut. Die Technik dieser Dampfkraftwerke reichte nicht für größere Bahnvorhaben, erst die neuen größeren Wasserkraftwerke und der Verbundbetrieb ermöglichten einen elektrischen Betrieb von Lokal- und Hauptbahnen. Dazu kam die Anwendungsmöglichkeit des hochgespannten Wechselstroms und sein erster Einsatz bei verschiedenen Bahnen in Altösterreich, die es erlaubten, dass man ab sofort nur mehr auf eine elektrische Bahntraktion gesetzt hat.

Stern & Hafferl haben seit dem Bau des Traunfallkraftwerkes bereits elektrische Bahnprojekte ausgearbeitet und ab 1903 an der Planung staatlicher Bahnkraftwerke teilgenommen, wie die Abschnitte Bahnprojekte bis 1904 sowie Kraftwerksprojekte der gleichen Zeit zeigen.

Mit der Gründung der EW Stern & Hafferl AG 1905/06 erfolgte der Durchbruch zum Bau eigener elektrischer Bahnen in Oberösterreich und den Nachbarkronländern, welche im Rahmen des Netzausbaues nach den Kraftwerksinbetriebnahmen eingerichtet werden konnten.

Jetzt war man in der Lage vielerorts Strom anzubieten und bislang bloß geplante Bahnen zu verwirklichen. Es bestand ein eigenes Konzept der Firma, den Stromabsatz und die allgemeine Elektrizitätsversorgung mit dem Bau und Betrieb dieser elektrischen Bahnen zu koppeln. Der Ausbau des Stromnetzes konnte damit aber auch in Oberösterreich, dem Salzburger Raum und dem Ausseerland beschleunigt werden. Dies geschah, indem in den Unterwerken der Bahnen Transformatoren für die allgemeine Stromversorgung untergebracht wurden; so konnten gleichzeitig die Bahntrassen zur Errichtung von Hochspannungsleitungen mitverwendet werden.

Da entsprechend der damaligen gesetzlichen Lage eine Grundenteignung lediglich für den Bahnbau, nicht jedoch für den Leitungsbau möglich war, erschien diese Doppelverwendung äußerst günstig. Auch heute sind noch Hochspannungsleitungen der Energie AG längs der Bahnen geführt, nur die neueren Anlagen mit höheren Spannungen rücken nun schon häufig von den Bahnen ab. Zahlreiche Unterwerke, die der Stromversorgung der Bahn dienen, sind weiterhin Transformatorstationen der Energie AG; bis vor etlichen Jahren übten die Bahnbediensteten auch die Funktion eines Stationswärters mit aus. Jedenfalls wurde durch diese Verbindung von Eisenbahnbau und Stromverteilung in der Frühzeit der Energiewirtschaft das Stromnetz in Oberösterreich auf eine sehr rationelle Weise ausgebaut.



Die Planung für die Kraftwerke der Staatsbahn haben bei Stern & Hafferl auch den Ehrgeiz ausgelöst, Hauptbahnen zu elektrifizieren. Motivation dazu war die Gosaukraftwerksreihe, welche dann schon während ihres Baues ab 1909 zum Großprojekt der Elektrifizierung der Strecke Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim geführt hat. Dieses Projekt wurde bis zur Ausführungsreife 1912 entwickelt, scheiterte aber vorläufig am Widerstand der Heeresverwaltung.

Sämtliche anderen in den Betrieb der Firma Stern & Hafferl übergegangenen Bahnen wurden mit 600 bis 750 Volt Gleichstrom elektrifiziert. Dies hat sich lange als die mit Abstand wirtschaftlichste Art der Energieversorgung für Nebenbahnen erwiesen, denn sie ermöglicht die Verwendung von leichten, technisch einfachen Triebfahrzeugen mit geringen Wartungskosten und hoher Lebensdauer. Die Haltbarkeit dieser Wagen ist bei entsprechender Pflege praktisch unbegrenzt. Aber die Ansprüche an Komfort sowie Fahrgeschwindigkeit setzen natürlich Grenzen.

Auf jeden Fall hat sich bei diesen Lokalbahnen das Prinzip des elektrischen Gleichstromes verbunden mit einfacher Bauausführung als richtig und gut erwiesen. Es wurde auf jede für die einfachen Betriebsverhältnisse unnötige Einrichtung verzichtet. So gibt es bei diesen Nebenbahnen keine Ein- und Ausfahrtsignale sowie keine (oder fast keine) Schrankenanlagen, und für die Fahrleitungsanlagen wurden nur Holzmaste verwendet. In Verbindung mit sehr vereinfachten Betriebsvorschriften konnte mit wenig Personal das Auslangen gefunden werden, so dass der Betrieb mit zwei Ausnahmen (die nach 1945 eingestellt wurden) bis heute aufrechterhalten worden ist.

Bahnbetriebsführer blieben anfangs die Lokalbahngesellschaften, später ist damit zwischen 1912 und 1925 die „GEAG“ für drei von ihnen betraut worden, während ab 1926 die firmeneigene Betriebsdirektion die Leitung übernommen hat.

### ***Die Elektrische Bahn Unterach-See***

oder abgekürzt ELBUS gehörte zu den ersten, ja war die erste von Stern & Hafferl im 20. Jhd. eingerichtete elektrische Lokalbahn in Oberösterreich. Sie zählte seit über einem Jahrzehnt zu den Projektkindern von Ing. Stern, der „Attersee-Uferbahn“ bzw. des „Salzkammergut-Lokalbahn-Ringes“. Schon die „SKGLB“ und ein weiteres technisches Büro in Wien hatten 1890 eine Verbindung von Mond- und Attersee im Auge. 1895 wurde die Verbindungsstrecke See-Unterach in den

Sternschen Uferbahnvorschlag integriert und sollte dann von Mondsee über Unterach nach Kammer eine Strecke verlaufen, die über das Aurachtal und Gmunden bis ins Almtal erweitert worden wäre.



Die beiden Triebwagen der <ELBUS> vor der Remise, 1907

Ein im Jahre 1898 von Stern & Hafferl ausgearbeitetes anderes Projekt sah schon eine schmalspurige elektrische Bahn See-Unterach vor; sie sollte Strom vom DKW St. Wolfgang oder einer eigenen Anlage beziehen. Infolge Nicht-Finanzierbarkeit blieb es 1900 bei einer Trassenrevision und 1902 bei der politischen Begehung, bis erst ein ergänzendes Lokbahngesetz vom 6. März 1907 die geeigneten Voraussetzungen geschaffen hat. Durch erhebliche Bauzuschüsse des Staates, das Vorhandensein von Strom, sowohl vom neuen Wasserkraftwerk am Dietlbach wie von dem am Traunfall und die allgemein bessere Wirtschaftslage konnte die 15jährige Idee zu einem Abschluss gebracht und überhaupt das Konzept von Ing. Stern, ein elektrisches Bahn- und Stromnetz in Oberösterreich neu zu schaffen, in die Tat umgesetzt werden.

Vom Bauunternehmen Stern & Hafferl wurde eine Konzession beantragt, die man am 7. Juni 1907 erteilte. Vorgeschrieben wurde, die Bahn innerhalb von zwei Jahren zu errichten und sie während der Konzessionsdauer (bis 1907) von Mai bis Oktober, also nur im Sommer in Dauerbetrieb zu halten. Die „ELBUS“ war eigentlich eine reine Tourismusattraktion, die zwei Seen und zwei Schifffahrtslinien verband sowie zugleich als Anfahrts-hilfe diente, den Schafberg von der anderen Seite zu Fuß zu erreichen.

Am 2. April 1907 war Baubeginn; Strecke und Hochbauten führte Stern & Hafferl selbst aus, während Siemens-Schuckert aus Wien als Generalunternehmer die Stromversorgungsarbeiten, den Fahrleitungs- und Kraftstationsbau sowie die Lieferung des Fahrparks be-

sorgte. Die Strecke wurde in ausschließlicher Handarbeit erstellt, die zwei Motorwagen, zwei Beiwagen und ein Frachtwagen von der Bahn in Kammer auf den Dampfer nach Unterach geladen und die neue Bahn an Kaisers Geburtstag, dem 18. August 1907, eröffnet.

Die gesamten Baukosten betragen für Stern & Hafferl 294.000 Kr. Am 22. Feber 1910 wurde gemäß Konzessionsurkunde eine eigene „Aktiengesellschaft Lokalbahn Unterach-See“ gegründet. Zweck der Gesellschaft war der Betrieb dieser Bahn, der Bau, die Erwerbung und der Betrieb anderer Bahnen (wobei man an die Seeuferbahnprojekte gedacht hat) und von Schlepfbahnen. Sitz sollte Gmunden sein. Das Aktienkapital entsprach den Gesamtkosten; es bestand in Höhe von 300.000 Kr. aus 300 Stück Prioritätsaktien zu je 400 Kr. und 450 Stück Stammaktien zu je 400 Kr. Sämtliche Prioritätsaktien wurden von Stern & Hafferl übernommen (120.000 Kr.) und durch Herstellung der genannten Lokalbahn sowie durch die vorgesehene Dotierung der Kapitalreserve einbezahlt. 375 Stammaktien wurden vom Staat (150.000 Kr.), die restlichen 75 Stück vom späteren Land Oberösterreich (30.000 Kr.) übernommen.

Mit Rücksicht auf weitere, in Oberösterreich geplante Lokalbahnen war die meterspurige Schmalausführung gewählt worden. Die Gesamtlänge von der Anlegestelle im Ort Unterach bis zur Anlegestelle in See am Mondsee betrug 3,245 km. Drei Haltestellen lagen zwischen den jeweiligen Endstationen.

Die Stromversorgung erfolgte durch die erste, gleichzeitig 1907 in Betrieb genommene Verbundleitung Oberösterreichs, welche die neue Lokalbahn sowohl von den Werken in St. Wolfgang als dem Traunfallwerk mit Energie versehen konnte. In der Kraftstation erfolgte die Umwandlung zu Gleichstrom durch eine einfache Umformanlage. Außerdem war hier Platz freigehalten, eine zweite Umformanlage einzubauen, falls die Bahn einmal in Richtung der beiden Seeufer verlängert werden sollte.

Die Hochbauten wurden von Baumeister Albeseder schon 1903 entworfen. Kraftstation und Remise entsprachen dem Reformstil, der Warte- und Gaststättenpavillon in See entstand im norwegischen Stil - wie ihn der Eigentümer der Mondseer Schifffahrt, Robert Baum, nach einer Norwegen-Reise vorgeschlagen hat. Baum war übrigens auch einer der fleißigsten Unterstützer von Ing. Stern, wenn es um Fremdenverkehrsfragen ging; er hatte an der Entstehung der „ELBUS“ nicht geringen Anteil.



Ein Triebwagen mitten im Unteracher „Verkehr“, 1910

Die Betriebsführung besorgte die Baufirma Stern & Hafferl aufgrund eines Vertrages vom Dezember 1910 mit der Lokalbahn-AG. Dieser sah eine Vergütung in Höhe von 50% der Brutto-Einnahmen vor. Bis kurz nach 1918 gelang es mit dieser Lösung ein Auslangen zu finden, da die Betriebskosten unter der 50 %-Marke blieben. Erst 1922 wurde der Vertrag modifiziert und sind nun Vergütungen bis zu Höhe aller Einnahmen möglich gewesen.

Bei Betriebseröffnung war Ing. Karl Stern mit 27 Jahren zum technischen Betriebsleiter bestimmt worden, sein Stellvertreter hier war zugleich Dienststellenvorstand und Agent der EW Stern & Hafferl AG. Weiteres Personal bildeten bis vier Kondukteure. Die Revisionen konnten an den Fahrzeugen von diesem Personal, später von Attersee aus oder bei größeren Arbeiten ab 1911 in den „Vereinigten Gesellschaftswerkstätten“ in Gmunden durchgeführt werden.

Von den Einheimischen „Die Tramway“ und „Die Elektrische“ genannt, ist diese Lokalbahn recht beliebt gewesen und spielte besonders im Leben von Unterach eine wichtige Rolle. Ihre Besucherfrequenz hing ganz vom Wetter ab, trotzdem verwendeten diese Lokalbahn zwischen 1908 und 1913 stets über 15.000 Fahrgäste. Im Krieg sank die Befördertenzahl auf 5.000 Personen im Jahr, um 1920 wieder das Vorkriegsniveau erreicht zu haben, um sich dann bis 1924 (mit einer Spitze 1921 von 35.000) bei etwa 25.000 Passagiere einzupendeln.

Seit 1909 fand auch ein gewisser Güterverkehr mit Holz statt, für die eigene Verladerampen eingerichtet wurden. So ist daher z.B. im Winter 1909/10 ein eigener Winterbetrieb abgewickelt worden. 1908 kam der Postverkehr hinzu, welcher aber wieder 1914 ein Ende fand.

1922 hatte sich Stern & Hafferl mit den Motorbooten und der Lokalbahn See-Unterach so erfolgreich positioniert,

dass auch an eine Einführung einer Elektroschiffahrt am Mondsee gedacht wurde. Gerade der Sommer 1922 war aber verregnet, und hatten Tarifierhöhungen auch die Beförderungsleistung so reduziert, womit diese Idee ad acta gelegt worden ist.

### ***Die Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach***

war die dritte elektrische Lokalbahn, die Stern & Hafferl in Oberösterreich projektierte, baute und betrieb.

Die Vorarbeiten dazu gingen noch in die Zeit zurück, als Stern & Hafferl 1886 bereits die Bauleitung für die spätere Welser Lokalbahnstrecke Haiding-Aschach übernommen hatte. Die recht fruchtbaren Gebiete des Aschacher-Winkels und des Eferdinger Beckens wie ihr Hinterland und die ganze dort wohnhafte Bevölkerung lagen im Interessensschnittpunkt der Städte Wels und Linz. Beide wollten dieses Hinterland für sich beanspruchen, Wels sogar über eine Donaubrücke hinaus ins Mühlviertel. Daraus erwachsene politische Kämpfe verhinderten schließlich mehrere und ein zuletzt 1898 von Linz ausgehendes, schon fast fertiges Lokal-Dampfbahn-Projekt, weil der Staat sein Subventionsversprechen zurückzog. Seit 1895 hatte daran Stern & Hafferl gearbeitet; Endpunkt sollte Eferding, später Waizenkirchen sein.

Um aber doch zu einer Lokalbahn zu kommen, schlossen sich Interessenten vom anderen Ende der schon so lange in Aussicht genommenen Bahn zusammen und verfolgten den Anschluss an die Staatsbahn von Neumarkt aus in Richtung Peuerbach und Waizenkirchen. 1900 lieferte Ing. Hafferl wieder ein Vorprojekt und 1904 waren noch einmal Pläne für eine dieses Mal elektrisch zu betreibende Bahn ausgearbeitet worden.



Die Lokalbahn „Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach“, Bahnhof Neumarkt, 1910

Aber erst mit der Ausdehnung des Stromnetzes ins Innviertel, die von den EW Stern & Hafferl bis 1908 beabsichtigt war, ist es im Oktober 1907 zum Erhalt der Konzession gekommen, welche sich der Kaufmann Eybl in Neumarkt und Graf Coreth in Waizenkirchen teilten. Noch im selben Jahr konnte die „AG (Lokalbahn) Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach“ gebildet werden, um eine Normalspurbahn zu realisieren.



Der Bahnhof Waizenkirchen, 1908

Ihr Aktienkapital, das man aufgrund der Berechnungen von Stern & Hafferl mit 752.000 Kr. festgesetzt hatte, ist vom Staat durch Übernahme von 250.000 Kr., vom Land ob der Enns mit 100.000 Kr. und den Interessenten mit 402.000 Kr. garantiert worden.

Der nach der politischen Begehung im Mai 1908 von Stern & Hafferl begonnene Bau war gegen Ende des Jahres fertiggestellt, womit die 16,3 km lange Bahn am 16. Dezember 1908 dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. Sie besaß drei Stationen in Waizenkirchen, Niederspaching und Peuerbach sowie fünf Haltestellen. Der Fuhrpark bestand aus drei Motorwagen, zwei Personen- und drei Güterwagen, welche die Grazer Waggonfabrik lieferte, während die elektrische Ausrüstung der 750 V-Gleichstrombahn von der AEG-Union stammte.

Hochbauten errichtete Stern & Hafferl in Waizenkirchen, Peuerbach sowie in Niederspaching, wo auch das Umformerwerk zu stehen kam. Sonst sind in Peuerbach und Waizenkirchen Haltehäuschen und einfache Fahrzeugremisen entstanden.

Gesamtbaukosten entstanden schließlich in Höhe von 1.301.000 Kr., an denen sich Stern & Hafferl ebenfalls beteiligt hat. Die Betriebsführung übernahmen zunächst bis 1912 die Staatsbahnen durch ihren Anschluss in Neumarkt. Als dann die Linzer Lokalbahn fertig wurde, hat Stern & Hafferl in Eferding eine Betriebsleitung für

beide Bahnen eingerichtet, die nun in Betriebsgemeinschaft geführt wurden.



Umformer und Station Niederspaching, 1908

Ab 1913 kamen durchgehende Züge von Linz aus zustande. Einzig die Zweigstrecke nach Neumarkt bereitete schon bald frequenzmäßig Probleme und musste sich seit Anbeginn im Kursverkehr bescheiden, wodurch ein Pendeltriebwagenverkehr entstanden ist.

Es liegt für die Zeit bis 1925 nur mehr eine Beförderungsziffer aus dem Jahre 1912 vor, die damals über 120.000 Personen und fast 17.000 t Güter nennt.

### ***Die Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf***

Fast 20 Jahre vor Betriebsaufnahme dieser Bahnlinie hatte das Bahnbau-Unternehmen Stern & Hafferl dieselbe Strecke in ihr Voralpenlinien-Programm aufgenommen. Man war gerade in Gmunden mit dem Aufbau des neuen Firmenstandortes beschäftigt, als von Ing. Stern schon der alte Wunsch, Gmunden mit seinem nordöstlichen und östlichen Hinterland durch eine Bahn zu verbinden, in seinem neuen oberösterreichischen Bahnlinienkonzept berücksichtigt worden ist.

Bereits 1894, bei der Errichtung der Gmundner Straßenbahn, war es sein Bestreben, diese Linie über die Traunbrücke zu verlängern und dann als echte Bahn weiter über alle bedeutenderen Orte und Märkte des Traunviertler Voralpenraumes bis gegen Steyr zu führen. Damit wären auch Nebenlinien ins Almtal und im Kremstal entstanden. 1894 hat man Gmunden-Grünau, 1895/96 Gmunden-Seebahnhof-Vorchdorf-Pettenbach, 1898 Scharnstein-Wartberg und noch einmal Gmunden-Grünau sowie schließlich 1900 Gmunden-Pettenbach und Gmunden-Kirchdorf projektiert, wodurch ein An-

schluss an die Ing. Stern wohl bekannte und teilweise von ihm und Ing. Hafferl mitgebaute Pyhrnbahn vorhanden gewesen wäre.

Die zum selben Zeitpunkt von der Welser Lokalbahn-gesellschaft in Auftrag gegebene Teilstrecke Sattledt-Grünau wurde dann ab 1900 unter Einbeziehung älterer Pläne von Stern & Hafferl projektiert und 1900/1901 auch gebaut. Damit kamen die Querstreckenplanungen ins Stocken. Lange konnten keine Gelder aufgetrieben werden, so dass Ing. Stern 1905 sogar die Vorstellung hatte, zumindest die Strecke nach Vorchdorf und/oder Scharnstein mit elektrisch betriebenen Oberleitungsbus-sen zu bedienen.

Inzwischen waren zwei Ereignisse eingetreten, die zur Verwirklichung der Vorchdorfer Lokalbahn geführt haben. Zum einen gab es 1903 die Eröffnung der Linie Vorchdorf – Lambach, die das äußerste Umland der Stadt Gmunden schon in Richtung Wels zu entfremden begann. Und zum anderen überhaupt das Bestreben der sich vernachlässigt fühlenden Landgemeinde Vorchdorf, den Gmundner Bezirksverband zu verlassen, um sich dem von Wels einzuordnen. Die eigentliche Schuld an dieser Fehlentwicklung wurde der mangelnden Direktverbindung mit Gmunden gegeben. Begreiflicherweise waren alle maßgebenden Kreise der Stadt bestrebt, diesem wirtschaftlichen Verlust durch Schaffung einer neuen Bahn vorzubeugen, denn Vorchdorf hatte schon 1908 und zuletzt 1910 Abtrennungs-Anträge verfasst.



Bauarbeiten der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf, 1911

Den gemeinsamen Bemühungen der Stadtgemeindevetretung, voran Bürgermeister Puxkandl, und besonders Ing. Stern mit seinen Tochterfirmen Gmundner Elektrizitäts-AG, EW Stern & Hafferl AG sowie dem Bauunternehmen Stern & Hafferl, war es nach vorerst selbst getragenen Projektkosten 1910 zu verdanken, den Bau einer schmalspurigen (1000 mm) elektrischen Lokalbahn nach Vorchdorf finanziell sicherzustellen. Die Anlage-

kosten betragen 838.000 Kr., wofür ein Aktienkapital von 450.000 Kr. und Gelder aus einer Prioritätsanleihe in Höhe von 450.000 Kr. zur Verfügung standen.

Die Konzession wurde der Stadtgemeinde Gmunden im April 1911 erteilt, mit dem Recht auf Bau und Betrieb auf Dauer von 90 Jahren sowie dem zur Bildung einer eigenen Aktiengesellschaft. Die Errichtung übertrug man gegen eine Pauschalvergütung Stern & Hafferl und begann unter Leitung von Ing. Neumann am 15. Mai 1911 mit der Ausführung.

Zu bauen waren eine Strecke von fast 15 km Länge, Bahnhöfe in Gmunden, Eisengattern, Kirchham und Vorchdorf, eine Verladestelle in Gschwandt-Rabersberg und dazu weitere fünf Haltepunkte. In Gmunden kam ein gelungener Pavillonbau nach Plänen von Baumeister Albeseder zur Ausführung, angeschlossen eine Güter- und Materialhalle. In den anderen genannten Orten waren es dem Reformstil entsprechende Stationsgebäude, in Vorchdorf zusätzlich eine Wagenremise. Alle entstanden zwischen 1911 und 1912.

Für die Stromversorgung musste 1911 eine Freileitung vom Wasserlosen Bach bei Gschwandt (mit neuem Schalterhaus samt Telefonsprechstelle) nach Eisengattern und Vorchdorf aufgezogen und im Bahnhof Eisengattern ein Umformer eingebaut werden, der Drehstrom durch einen Drehstrommotor von 120 PS in Gleichstrom von 650 V umwandeln konnte.

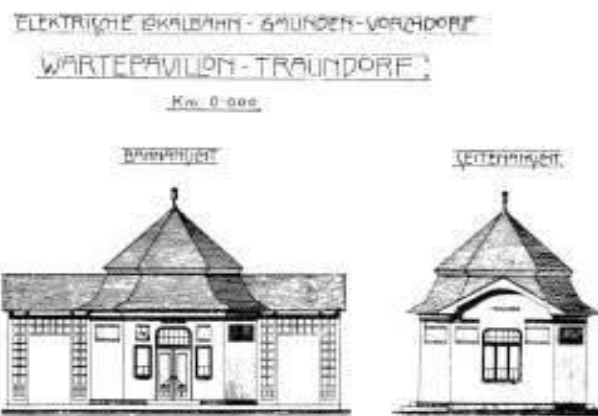
Wieder einmal war so die ideale Verknüpfung einer allgemeinen Stromversorgung für den neben der Bahn gelegenen Raum, mit dem rentablen Betrieb einer elektrischen Lokalbahn gelungen. Das spezielle Rezept von Ing. Stern, damit sonst schwerer realisierbare Projekte Wirklichkeit werden zu lassen.

In diesem Fall (wie ähnlich bei der Vöcklamarkt-Atterseer Bahn ein Jahr darauf) konnte Stern & Hafferl bereits als Alleinaktionär der am 27. April 1912 mit Sitz in Gmunden konstituierten „AG. Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf“ auftreten. Eine Möglichkeit, die Jahre zuvor gefehlt hatte, z.B. die Murtalbahn oder interessante Bahnen in Tirol zu bauen.

Nach einem Probetrieb im Dezember 1911 ist die neue Lokalbahn unter großer Beteiligung der Gmundner Stadtbevölkerung am 21. März 1912 als „Frühlingsbahn in die Natur“ propagiert und dem Verkehr übergeben worden. Sie erhielt vom Anbeginn nicht nur die Aufgabe das „Approvisionnementgebiet“ der Stadt zu erreichen oder dortige Betriebe in den Gütertransport einzubeziehen, sondern ebenso die Chance Bevölkerung und

bereits Schüler nach Gmunden und nicht nach Lambach oder Wels zu bringen. Zudem diente sie den Gästen der Kurstadt Gmunden als erholsames Mittel, im offenen Land zu wandern, und Ing. Stern hat auch geplant, den einen oder anderen Aussichtspunkt an ihrer Strecke mit einer Warte bzw. Gaststätte zu versehen (wovon sich noch eine Zeichnung aus Kirchham erhalten hat).

An Betriebsmitteln verfügte die „Vorchdorfer-Elektrische“ über zwei Motor-, zwei Anhänger- und sechs Güterwagen. Bei letzteren zeigt sich bereits der mehr als bei anderen Bahnen ins Auge gefasste Güterverkehr. Betriebsführer war von 1912 bis 1925 die „Gmundner Elektrizitätsgesellschaft“.



Der Vorchdorfer Bahnhof in Gmunden, Planskizze 1912

Die ebenfalls 1912 geplante, 660 Meter lange Verbindung zwischen Gmunden-Traundorf (Name des Bahnhofes) und der Gmundner Straßenbahn kam wegen Brückenbauproblemen (und das leider bis heute) nicht zustande. Die erst 1904 neu errichtete Brücke war dafür nicht geeignet. Ebenso ist der Bau der 1914 schon kommissionierten Strecke Vorchdorf-Pettenbach nicht mehr in Angriff genommen worden. 1915 konnte nur noch in Waldbach bei Gschwandt eine Anschlussbahn zur Ziegelei Kirchmayr eingerichtet werden, weitere Industriebahnen bleiben Projekte.

Nicht vergessen werden darf, dass die Bahn von Gmunden an nur ein kurzes Stück auf eigenen Geleisen fuhr, um dann die Staatsbahn Gmunden-Lambach in einer Länge von 1,3 km im sogenannten Zahl- oder Peágebetrieb mittels Dreischienengeleises zu benutzen, bis sie hinter dem Bahnhof Engelhof wieder auf dem Terrain der Gesellschaft verlief. In Vorchdorf bestand wiederum für die Güterumladung von dieser Schmalspur auf die

Normalspur der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf eine überdachte Umladerampe.



Ein gemischter Zug vor Gschwandt, 1914

1912 beförderte man knapp 65.000 Personen und über 3.800 t Güter, 1919 schon fast 366.000 Leute und das gleiche Gütergewicht. Im Krieg hatte wie überall und ganz besonders hier die Frequenz zugenommen, so stark, dass 1918 vom Attersee ein Triebwagen ausgeborgt werden musste. Durch die Tarifierhöhungen der Inflationsjahre ging der Personenverkehr wieder ab 1920 zurück, ja fiel von 1920 auf 1921 um fast 100.000 Fahrgäste, um sich dann noch einmal um die Hälfte zu reduzieren. Durch die kurze Zunahme hatte man 1919 einen dritten Triebwagen und weitere Personenwagen bestellt, die 1921 ausgeliefert wurden. Der Atterseer Motorwagen kehrte retour. Trotz Personen- und Güterstückrückganges gelang es 1923 Gewinne zu erzielen und mit der Abzahlung der neuen Wagen zu beginnen. Im gleichen Jahr war es möglich alle Haltestellen zu renovieren, auch Schwellen und Maste auszutauschen sowie 1925 die kriegsbedingte eiserne Fahrleitung durch eine aus Kupfer zu ersetzen. Kurzfristig waren damals nur mehr an die 100.000 Fahrgäste zu zählen, wie zuletzt 1915/1916.

### ***Von Linz ins Eferdinger Becken: die Lokalbahn Linz-Eferding-Waizenkirchen***

Diese Bahn zählte und zählt heute noch zu den aktivsten von Stern & Hafferl errichteten Bahnbauten in Oberösterreich. Ihre Geschichte ist wie die der Kremstalbahn und der Mühlkreisbahn eng mit dem Rivalitätsdenken der beiden Städte Linz und Wels verbunden. Ganze historische Abhandlungen haben sich damit beschäftigt und Slapnicka schrieb 1982: „... dabei handelte es sich um einen Familienstreit innerhalb liberaler Politiker, die bis

zum Ende der Habsburgermonarchie in der Linzer und Welser Kommunalpolitik führend sind.“ Man hat diese Konkurrenzsituation 1959 beschrieben und datiert diese Probleme in die siebziger Jahre des 19. Jhdts. zurück. Wie bereits bei der Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach erwähnt, dauerte gerade der Streit um das fruchtbare Eferdinger Becken jahrzehntelang, wobei Stern & Hafferl oft zwischen den Parteien stand. Man hatte die Haiding-Aschacher Linie und die Almtalbahn für die Welser Lokalbahngesellschaft gebaut und die Strecke Micheldorf-Klaus für die von Linz dirigierte Kremstalbahngesellschaft - war also auf beide Auftraggeber angewiesen.

Bereits in den achtziger Jahren hatte die Kremstalbahngesellschaft im Kontakt mit Ing. Stern die Absicht bekundet, von Linz über Eferding nach Aschach eine Bahn einzurichten (um damit Wels von dieser Gegend und den Übergang ins obere Mühlviertel abzuschneiden). Wels hatte aber den Sieg davongetragen und über ihre Linie schon 1886 Aschach erreicht. 1895 versuchte ein Linzer Komitee den Kaufkraftabfluss nach Wels wieder mit einer Linz-Eferding Bahn zu stoppen. Man scheiterte sowohl damals 1898 und 1900 erneut am Welser Widerstand und dem seiner Lokalbahngesellschaft. Stern & Hafferl war ebenfalls am Projekt von 1895 beteiligt, hatte aber auch für die Welser eine Linie Aschach-Neufelden geplant.

Wieder vergingen Jahre, und erst die Initiative der Konzessionäre der „NWP“ zum Bau ihrer Bahn 1907, welche eine drohende Verkehrsablenkung von Linz bedeutete, ließ das alte Aktienkomitee wieder auf den Plan treten. Jetzt waren es zwei Persönlichkeiten, die den Durchbruch schafften. Ing. Stern und einer seiner besten Lebensfreunde, Dr. Ernst Jäger, Rechtsanwalt in Linz und Landeshauptmann-Stellvertreter.

Ing. Stern hatte durch den erfolgten Stromleitungsbau seiner EW Stern & Hafferl zur „NWP“ schon eine große Vorleistung erbracht. Er wies auf Einladung durch das Komitee in seinem Vorschlag zur Bahn hin, dass diese sich durch einen elektrischen Betrieb wesentlich sparsamer betreiben lassen würde, und seine Firma natürlich bereit sei, den Strom dazu günstig zur Verfügung zu stellen. Überdies erklärte er sich bereit, das neue Detailprojekt auf sein Risiko ausarbeiten zu lassen. Auf Grund dessen wurde das Baukapital mit etwa 3.500.000 Kr. festgelegt und Dr. Jäger lieferte einen Finanzierungsplan, der u.a. auch die Förderung des Landes ob der Enns vorsah.

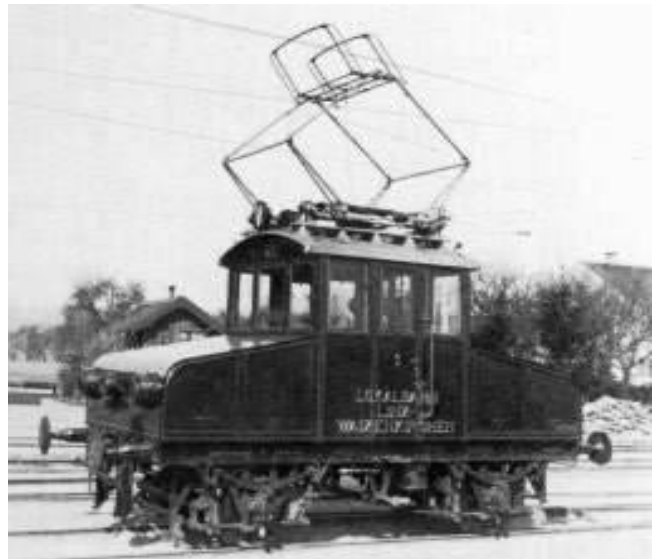
Schließlich nahm das Komitee die Vorschläge von Ing. Stern und Dr. Jäger am 4. Mai 1909 mit Begeisterung an. Danach konnte die Bahn aus eigener Kraft, ohne staatliche Subvention (wogegen wieder Wels aufgetreten wäre) durch die Ausgabe einer Anleihe von 1,2 Millionen Kronen und von Prioritätsaktien um 2,3 Millionen Kronen sowie von Stammaktien in Höhe von 200.000 Kronen gebaut werden. Die Stadt Linz zeichnete 60% in Prioritätsaktien, 200.000 Kronen kamen vom Land, so dass noch 600.000 Kr. von den Anrainergemeinden, Privatinteressenten und den Sparkassen Linz und Eferding beschafft werden mussten. Nachdem die Stadt Linz im November 1909 auch die Anleihe übernommen hatte, waren alle finanziellen Voraussetzungen erfüllt. Um rasch bauen zu können, hatte Stern & Hafferl nicht nur die Obligationen von 1,2 Millionen Kronen, sondern auch Prioritätsaktien für die Bauausführung in Zahlung genommen. Diese Obligationen wurde später in Aktien umgewandelt.

Bereits vorgezogen worden war die politische Begehung im Dezember 1909, die relativ viele zu überwindende Hindernisse zum Vorschein brachte, so dass es 1910 wurde, bis die Konzessionsverhandlungen begannen. Am 12. Jänner 1911 ist die Konzession erteilt worden und am 21. November 1911 gab es die „Lokalbahn-AG Linz-Eferding-Waizenkirchen“. Stern & Hafferl übernahm den Bau zu einem ausgemachten Fixpreis.

Der Bahnbau selbst konnte schon im November 1910 seinen Anfang nehmen; zunächst hat man die 25 km lange Teilstrecke Linz-Eferding fertiggestellt (März 1912), um schließlich am 16. Dezember 1912 auch die andere Strecke mit 17 km zu vollenden. Der erste Abschnitt war baulich weniger schwierig als der zweite, bei dem es durch langen Regen zu Rutschungen gekommen war. Das gesamte Unternehmen konnte infolge eines neuen, vereinfachenden Gesetzes über niedere Bahnen vom August 1910 relativ sparsam ausgeführt werden und beinhaltete einige „ewige“ Provisorien.



Der Linzer Lokalbahnhof mit einer Lokalbahngarnitur, 1912

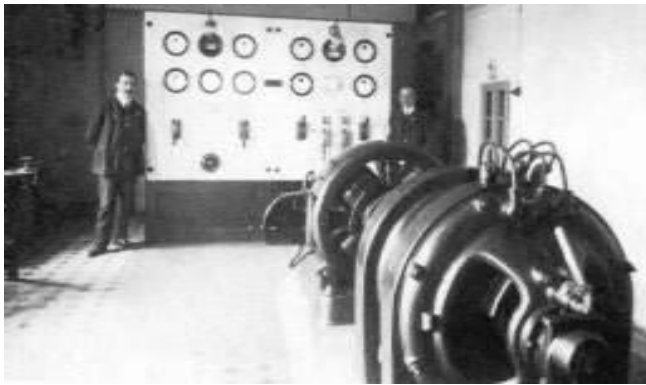


Die berühmte, elektrische Güterlok der Linzer Lokalbahn, 1915

Dazu gehörten unter den Hochbauten die „provisorische Anlage einer selbständigen Lokalbahnstation in Linz“, die sich nach der Linzer Tagespost vom 1. Jänner 1912 „als ein zwar auffallend kleiner, aber recht gefälliger Bau“ präsentierte und eine Kopfstation bildete. Baumeister Albeseder hatte wieder einmal Gespür bewiesen und ein dem Jugendstil entsprechendes Aufnahmegebäude entworfen. Bahnhöfe gab es noch in Alkoven und Prambachkirchen, Umformerwerke entstanden in Dörnbach, Eferding und Prambachkirchen. Die Bahnhöfe von Eferding bzw. Waizenkirchen konnten von den anderen Bahnverwaltungen (Staatseisenbahn, „NWP“) mitbenutzt werden. In Eferding wurde ein größeres, ebenfalls dem Jugendstil verbundenes Betriebsleitungshaus errichtet; ebenso eine Bahnerhaltungswerkstätte mit Zimmerei sowie eine 40 m lange zweigeleisige Remise für die Motorwagen. Außerdem kamen 15 Haltestellen aus Holz zur Aufstellung, schon ein Stern & Hafferl-Normtyp. Man stellte sie, der Umgebung ländlich oder städtisch angepasst her – ähnlich wie es heute im Gmundner Fertigteilwerk geschieht! Die Bahn verfügte übrigens über Normalspurmaße.

Die Bauleitung hatte Ing. Stern inne; mit den Baulosen wurden seine bewährten Mitarbeiter Ing. Mösl, Ing. Gaudernak und Ing. Wolf jun. betraut. Es waren viele Durchlässe, Brücken und Zufahrtsstraßen zu schaffen. Der Strom wurde, eine schon bewährte und typische Sternsche Sparsamkeitslösung, meist parallel zur Bahn und den drei Umformern geführt, um dort auf 750 V Gleichstrom transformiert zu werden. Damit hatten die EW Stern & Hafferl AG ihre Versorgung mit elektrischer Energie zugleich bis an die Donau herangeführt und kreiste so die Linzer Tramway- und Elektrizitätsgesellschaft langsam ein, der sie auch bereits Strom lieferte.

Der ursprüngliche Fahrpark bestand aus vier Motorwagen, vier Anhängerwagen, 16 Güterwagen und einer elektrischen Lokomotive. Sie wurden wie schon die der „NWP“ (und auch der folgenden anderen Bahnen) von der Grazer Waggonfabrik geliefert. Dazu gehörten ein Montagewagen und fünf Bahnerhaltungswagen. Die ganze elektrische Ausrüstung stammte von Siemens-Schuckert, Wien.



Linzer Lokalbahn, Umformerstation innen, 1910

Betriebsführer war mit 6. Jänner 1912 die Baufirma Stern & Hafferl, welche am 1. Jänner 1913 auch die „NWP“ übernommen hatte und beide Bahnen von Eferding aus in Betriebsgemeinschaft betreute. Der Sitz der Lokalbahn-AG blieb in Linz, im Alten Rathaus angesiedelt, weil die Stadt die Aktienmehrheit besaß.

Das erste volle Betriebsjahr 1913 war wirtschaftlich ein voller Erfolg. Über 200.000 Personen und fast 12.000 t Güter wurden befördert. In den folgenden Kriegsjahren verfünffachte sich die Personenfrequenz (nahe der Millionengrenze), während der Güterverkehr nur um die Hälfte zunahm. Dieser Massenverkehr machte 1918 eine Verkehrseinschränkung notwendig. Er hatte eine Bestellung von einem zusätzlichen Triebwagen und zwei Anhängerwagen zur Folge, die ab 1921 zur Verfügung standen. Trotz erhöhter Tarife und infolge seit 1919 rückläufiger Fahrgastziffern (1925 nur über 400.000) musste sehr gespart werden, und konnten so gleichwohl enormer Abnutzung des Materials nur die wichtigsten Investitionen getätigt werden. Einige Industriegeleise waren auch in Planung, sind aber nie oder erst später verwirklicht worden.

## **Die Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee**

Diese schmalspurige (1000 mm), 13,7 km lange Bahn hat eine längere Vorgeschichte, die zum einen mit dem Anschluss des Atterseeraumes an den Vöcklabereich und damit die Westbahn zu tun hatte, und zum anderen mit dem Atterseetourismus.

Daher hat die Marktgemeinde St. Georgen bald größtes Interesse entwickelt, und mit ihr die Seeufergemeinden, eine Lokalbahn zu erhalten, welche sowohl der umliegenden Bevölkerung als auch dem Fremdenverkehr diene. So entstanden die Bahnprojekte der Atterseeuferbahn (1895), der Linien Vöcklamarkt-Attersee (1896) und Timelkam-St. Georgen-Unterach-Mondsee (1896, 1906) sowie Frankenmarkt-St. Georgen (1909, 1914), an denen meist Stern & Hafferl als planende Firma beteiligt war. Für Ing. Stern standen sie im Zusammenhang mit seiner Voralpenbahnidee Ried-Kirchdorf, deren Verwirklichung eine seines wichtigsten Ziele im Bahnbau Oberösterreichs war, genauso wie der Ausbau des Tourismus im Salzkammergut.

Nach langem „Hin und Her, Wenn und Aber“ vermochten schließlich Ing. Stern, ein Abgeordneter zum Reichsrat und Baumeister aus St. Georgen wie der Gemeindefürer von Vöcklamarkt, die Bevölkerung und Gemeinden dazu zu bewegen, das Vorhaben zu unterstützen. Die Gemeinde St. Georgen erhielt im April 1912 die Bahnkonzession, der einjährige Projektarbeiten von Stern & Hafferl (auf eigenes Risiko) und eine Kommissionierung vorangegangen waren. Noch aber bestanden finanzielle Unsicherheiten.

Zwar hatten das Land ob der Enns und die örtlichen Interessenten schon alle 184.000 Kr. von den laut Kostenvoranschlag benötigten 924.000 Kr. für Stammaktien gezeichnet, aber der Staat, der sich dazu ebenfalls mit 140.000 Kr. verpflichtet hatte, war infolge legislativen Grundlagenmangels wieder ausgeschieden. Weshalb das Bauunternehmen Stern & Hafferl nun selbst diesen Betrag für Stammaktien aufbringen musste und zudem für 250.000 Kr. alle Prioritätsaktien und für 350.000 Kr. 4%ige-Obligationen übernahm. Das Gründungsdatum der Bahn-AG war der 17. Oktober 1912.

Begonnen wurde mit dem Bau von Stern & Hafferl im April 1912 und Eröffnungstag war der 14. Jänner 1913. Der erste Geschäftsbericht für 1913 aus 1914 beschreibt die Trassenführung auch als ein landschaftliches Erlebnis, wie es bekanntlich Ing. Stern schon beim Bau der Salzkammergut-Lokalbahn angewandt hatte: „... führt ... Attergau ... üppige Gefilde von kleinen Wäldchen



malerisch unterbrochen ... bis zum fernen Ötscher erheben sich die Gipfel über den sanft geschwungenen Linien des Vorlandes ... (bis) plötzlich in der Tiefe die weite Fläche des Attersees, im Sonnenschein glitzernd auf(taucht).“ Im selben Bericht ist auch die zugleich im Sommer 1913 ins Leben gerufene Elektroschiffahrt am Attersee eingebunden, die jetzt die Lokalbahnen Unterach-See und Vöcklamarkt-Attersee wie die meisten Uferorte mit der Westbahn verknüpfen konnte. Dafür ist am 1. Juni 1913, zusammen mit einer Anschlussbahn an die Filialbrauerei Attersee, eine eigene Trasse zum Seelandeplatz, gegenüber dem einstigen Hotel Attersee geführt worden.



Die Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee mit Blick auf den Attersee, 1913

Der Streckenbau war nicht schwierig, die Steigung aber fallweise ziemlich groß, damals eine der größten für Lokalbahnen. Die Oberleitung wurde vom Gleichrichter in St. Georgen, dort auf 800 V Gleichstrom transformiert, bezogen, wo die EW Stern & Hafferl schon seit 1908 präsent waren. Jetzt konnte durch jene diese Bahn begleitende Stromleitung auch das Obere Vöcklatal angeschlossen werden, und stand einer Verwirklichung der Trassenweiterführung über den Hausruck nach Ried schließlich nur der Erste Weltkrieg entgegen.

An Hochbauten sind drei kleinere Bahnhöfe in Vöcklamarkt (mit Güterbahnhof), St. Georgen (mit Gleichrichteranlage und Magazinhalle) und Attersee (mit Remise und kleiner Werkstätte), zwei sogenannte Halte- und Ladestellen wie sechs einfache Personenhaltestellen gebaut worden. Die zentrale Fahrdienstleitung befand sich in Attersee, wo auch die Schifffahrt ihren betrieblichen Mittelpunkt hatte. „Die Hochbauten passen sich tunlichst dem landschaftlichen Charakter der Umgebung an ...“ Diese Aussage bedeutete die Verwendung von viel Holz, fachwerkbauartiger Errichtung und nur im

Dekor schwache Ansätze im Stil der Zeit. Es war eine der Vorstellungen von Ing. Stern, die Landschaft nicht durch moderne oder zu große Objekte zu stören; sie sollten eher Bauernhaus- und Dorfcharakter haben – am See aber eher wieder dem Zeitgeist entsprechen. Lange hielt sich als eine Rarität des Personenumstieges auch der ganz in diesem Sinne errichtete Gehsteg über die Westbahn in Vöcklamarkt.

Die in der Konzessionsurkunde vorgeschriebenen Betriebsmittel waren dem ersten Güterverkehr nicht gewachsen. „Schon in den ersten Wochen des Betriebes zeigte sich, dass man die Produktivität des Attergaues bedeutend unterschätzt hatte. Die zur Verfrachtung zugeschleiften Holzmengen waren so groß ...“, sind die Grundaussagen von Stern & Hafferl. Man erwarb zu den zwei Triebwägen einen dritten für Güter, zu den zwei Personenwagenanhängern ebenfalls einen weiteren, und für den Güterverkehr anstelle von bloß fünf Waggons nun elf, womit die Bahn 1914 auf Jahre hinaus ihr Auslangen finden musste.

Im Jahr der Eröffnung verkehrten 4 Zugpaare, die über 68.000 Personen beförderten. Im Fahrgästabereich machte sich natürlich eine Saisonabhängigkeit bemerkbar, die sich bald in der Einschränkung oder Ausweitung der geführten Züge auswirken sollte. Während der Sommermonate, mit ihrem starken Bade- und Fremdenverkehr, liefen oft doppelt so viele Zugpaare, im Winter beschränkte man sich auf das notwendigste Ausmaß.

Nach 1914 entstand bei den Schifffahrtsanlagen ein weiteres Geleise für einen Trajektverkehr zu einem Sägewerk am gegenüberliegenden Ufer, der später verschiedene Fortsetzungen gefunden hat. Wie bei allen Bahnen war bis 1919 eine Aufwärtsentwicklung der Beförderungsleistung zu bemerken, die nach 1920 starke Rückgänge verzeichnete.



Der Bahnhof St. Georgen im Attergau, Tusche 1920

Geführt hat den Bahnbetrieb vom Jänner 1913 an die „Gmundner Elektrizitäts-AG“, womit man sich eine eigene Verwaltung sparen konnte. In deren Nachkriegsgeschäftsberichten hatte diese Lokalbahn lange keine und dann weniger Verluste als die von Gmunden nach Vorchdorf, weil man hier bei den Kursen restriktiv verfahren konnte. Erst am 1. September 1925 ist der Betrieb nach dem Tod der Firmengründer an die neue „Bau- und Betriebsunternehmung Stern & Hafferl Nachfolger Ing. Karl Stern & Komp.“ übergeführt worden.

### ***Die Lokalbahn Ebelsberg-St. Florian, ein realisiertes Teilstück der geplanten Bahnstrecke von Linz nach Steyr***

Die letzte, noch vor dem Ersten Weltkrieg von Stern & Hafferl gebaute Lokalbahnstrecke entsprach dem Wunschdenken landwirtschaftlicher Kreise im Südosten von Linz. Sie gehörte aber auch zu den Bahnvorhaben, an welchen die Stadt Linz Interesse bekundete, um ihren wirtschaftlichen Einzugsbereich abzusichern. Schon am Beginn unseres Jahrhunderts war ein erstes Projekt gestartet worden, Steyr direkter als bisher über Ebelsberg, Niederneukirchen, Losensteinleiten und Wolfers mit Linz zu verbinden. In Steyr hatte man aus eigenwirtschaftlichen Gründen damit weniger Freude, weil man eine Abwanderung manchen „Publikums“ nach Linz befürchtete.

So dauerte es bis 1908, dass sich, wie in solchen Fällen üblich, ein Komitee gebildet hat, um den Bahnbau durchzuführen. Ing. Stern als Präsident der E-Werke AG und Chef der Baufirma Stern & Hafferl war gerade in diesem Bereich Oberösterreichs sowohl am Ausgreifen

seines Stromleitungsnetzes als an einem Bahnbau interessiert, weil hier für seine Firmen noch wirtschaftliches Brachland vorlag. So erklärte er sich bereit, die Pläne für eine elektrische Bahn Linz-Steyr auf eigene Kosten auszuführen, und ermittelte 1909 für die fast 35 km lange Strecke Kosten in Höhe von 2.600.000 Kr.. Wieder einmal lieferte auch das Anbot der E-Werke (wie bei der „ELBUS“ bzw. der „NWP“), dazu kostengünstigen Strom abzugeben und die Bahn eben elektrisch weil viel kostengünstiger zu errichten, den Impetus Stern & Hafferl zu beauftragen.

Die Vorkonzession wurde mit Ende 1908 erteilt. Nach über einem Jahr fand im März 1910 die Trassen- und Stationsfestsetzung statt, bei welcher noch einmal von der Stadt Steyr heftige Einwendungen erhoben worden sind, die wieder alles in Frage stellten. Stern & Hafferl bemühte sich mit Erstellung neuer Pläne um eine befriedigendere Lösung, die im Oktober 1910 den Neubau einer Brücke über die Traun verlangte, um die Linzer Straßenbahn an die Lokalbahn anzubinden. Gerade aber dieser Brückenneubau stand infolge horrender Kosten eher in den Sternen und auch die Einsprüche von Steyr ließen langwierige Verhandlungen befürchten, so dass man sich vorerst für die Inangriffnahme eines ersten Streckenabschnittes von Ebelsberg nach St. Florian entschlossen hat.

Die „AG der Lokalbahn Ebelsberg-St. Florian“ wurde mit Sitz in Linz gegründet. An ihr beteiligten sich Stadt und „TEG“ (Tramway- und Elektrizitätsgesellschaft) Linz, das Stift St. Florian, die Sparkassen von Linz und St. Florian wie die Bank für Oberösterreich und Salzburg, welche im August 1912 auch die Konzession er-



Bahnhof St. Florian mit Triebwenzug, 1913

hielten. Vorläufige Anlagekosten in Höhe von 1.079.000 Kr. waren durch die Ausgabe von Aktien aufgebracht worden, von denen die Sparkasse Linz 250.000 Kr., die Stadt Linz 200.000 Kr., das Land Oberösterreich wie die Sparkasse St. Florian je 150.000 Kr. und das Stift St. Florian 5.000 Kr. gezeichnet hatten. 730.000 Kr. waren für den Teilstreckenbau bestimmt, der Rest für den Weiterbau nach Steyr sowie den Traunbrückenbau.

Stern & Hafferl führte den Bahnbau für eine feste Pauschalsumme durch. Man erklärte sich auch bereit, den Betrieb sowie eine mögliche Verlängerung nach Steyr zu übernehmen. Im Feber 1911 ist die Trasse kommissioniert und im September 1912 mit dem Bau begonnen worden. Im August 1913 konnte die 9,6 km lange Strecke ihrer Überprüfung unterzogen werden. Sie war in Schmalspur zu 900 mm ausgeführt, weil ein Zusammenschluss mit der Linzer Straßenbahn vorgesehen war.

Gleichzeitig entstand 1913, aus diesem Anlass und um Fabriken in Steyr zu versorgen, eine 60 sowie 21 km lange „Kraftübertragungsanlage“ von Gmunden über Pettenbach nach Sierning, Garsten bzw. St. Florian, die Strom von den Kraftwerken am Offensee übertrug. Damit war Stern & Hafferl jetzt auch im Osten des Kronlandes ob der Enns präsent, und lieferte gemäß Vertrag schon Strom an das Steyrer E-Werk.

Hochbauten mussten in Ebelsberg und St. Florian errichtet werden. Der Bahnhof St. Florian wurde wieder von Baumeister Albeseder eher aufwendig gestaltet und besaß als Anbau die Umformerstation, in welcher Drehstrom aus dem Netz der EW Stern & Hafferl auf 500 V transformiert und dann in Gleichstrom umgeformt worden ist. Sonst bestanden noch entlang der Strecke fünf (unbesetzte) Holzhaltestellen.

An Fahrbetriebsmitteln kamen drei Motorwagen aus Graz, drei Anhänger und zwei Gepäckwagen zum Einsatz. Zwecks Erhaltung der Oberleitung hat man zusätzlich ein Montagerüstwagen angeschafft. Die Motorwagen brachten einen Zug von 30 t Gewicht auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Am 1. September 1913 wurde die „Florianerbahn“ dem öffentlichen Verkehr übergeben. Zur selben Zeit hat Stern & Hafferl bereits das Fortsetzungsprojekt nach Steyr ausgearbeitet, welches im Oktober 1913 politisch kommissioniert wurde. Nur das Zögern der Steyrer, nötiges Kapital beizubringen, sowie der Erste Weltkrieg haben eigentlich diesen Endausbau verhindert, so dass es bei einem Streckentorso bleiben musste, der nur ein Minimum des ursprünglich Beabsichtigten darstellte.

1915 kam es noch zum Bau einer hölzernen Remise und sollte 1916 die Bahn, wenigstens für den Güterverkehr, um eine 2,3 km lange Schleppbahn von Taunleiten zum Bahnhof Asten-St. Florian der Westbahn verlängert werden. Weil es keine Mittel gegeben hat, wurde dieses Projekt aber 1919 endgültig aufgegeben.

Im Krieg stieg die Frequenz der Bahn speziell infolge Lebensmittelknappheit in Linz sprunghaft an; nicht nur „Hamsterer“ waren unterwegs, sondern auch die Beförderung landwirtschaftlicher Güter nahm von 21 t (1914) auf 839 t (1917) zu. 1920 wurde der Spitzenwert von fast 539.000 transportierten Personen erreicht. Ab 1921 sanken die Beförderungszahlen, wohl infolge der Tarifierhöhungen, und die Jahresabschlüsse wiesen von nun bis Mitte der 20er Jahre immer öfters einen Verlustsaldo aus.



Triebswagen der Florianerbahn

Betrieben wurde übrigens die Bahn bis Ende 1925 wieder durch die Baufirma Stern & Hafferl.



1. Zugsführerin und Schaffnerin, 1916

# Die Elektrizität als neue Unternehmens-Strategie bei Stern & Hafferl

Die Elektrotechnik gehört zu den vier großen technologischen Revolutionen der letzten 200 Jahre. Zur Studienzeit von Josef Stern (1867-1872) wurde sie noch nicht gelehrt, befand sich aber seit der Entdeckung des dynamoelektrischen Prinzips durch Siemens 1867 bereits auf dem Weg um die Welt. Nicht wenige altösterreichische Techniker haben diesem Fach im letzten Viertel des 19. Jhdts. durch Erfindungen und praktische Anwendung zum wirtschaftlichen Durchbruch verholfen.

Das erste öffentliche Experiment einer elektrischen Kraftübertragung erlebte Österreich am 3. Juni 1873 anlässlich der Weltausstellung in Wien, als ein durch einen Gasmotor angetriebener Generator den so erzeugten Strom an einen etwas entfernter stehenden Motor abgab, der eine Zentrifugalpumpe antrieb.

In den siebziger Jahren war die erste Einstellung zur „Elektrizität“ recht urtümlich. Man glaubte kaum an eine stärkere technische und volkswirtschaftliche Ausnutzung. Wie wenig diese junge Kraft Elektrizität selbst von den Fachleuten ernst genommen wurde, beschreibt ein Technikstudent des Jahres 1877. Einer seiner Hochschullehrer sagte ihm: „... drei Dinge dürfen Sie im Maschinenbau nicht anwenden: das sind die Federn, das Quecksilber und die Elektrizität. Diese drei Dinge gehen nicht!“ Derselbe Student erzählte in seinen späteren Erinnerungen auch von einem damaligen Physikprofessor an der Technik, welcher die Elektrotechnik als den „reinsten Schwindel“ und das Telefon als „technische Spielerei“ bezeichnete.

An der Wende zum vorletzten Jahrzehnt des 19. Jhdts. gelang der eigentliche Durchbruch auf dem Gebiet der Elektrotechnik. 1879 wurde von Edison die Glühlampe erfunden und 1881 anlässlich der Weltausstellung in Paris vorgestellt. Zugleich baute der Österreicher Josef Popper in Schweden die erste elektrische Kraftleitung über eine weitere Entfernung und war in Wien und Budapest Béla (Bernhard) Egger bemüht, die Elektrotechnik



Werner von Siemens, der Gründer eines global players

durch seine hier erzeugten Fabrikate einzuführen. Beide hatte übrigens Siemens ausgebildet.

In Österreich muss das Jahr 1880 als die Sternstunde elektrischen Bahnbaues angesehen werden. Damals nahm der in die Heimat zurückgekehrte Egger Ende Juli eine „kleine elektrische Bahn“ im Rahmen einer Ausstellung am Wiener Rotundengelände in Betrieb, die „dem Publikum viel Spaß und Amusement macht“ wie die Presse berichtete. Schon 1879 hatte Siemens in Berlin eine solche Bahn vorgestellt. Als dann in Wien 1883 die dritte „Internationale Elektrotechnische Ausstellung“ abgehalten wurde, lud man Geheimrat Dr. h.c. Siemens mit seinem Vortrag „Über elektrische Bahnen“ als Hauptredner ein.

So „ziemlich sämtliche gegenwärtig in Wien anwesende Elektrotechniker und auch der junge Stern“ wohnten dem Vortrag bei. Siemens ging es dabei speziell um das von seiner Firma ausgearbeitete Projekt einer elektrischen Stadtbahn für Wien, an der Josef Stern mit einem eigenen Projekt für seinen Arbeitgeber Krauss & Co großes Interesse gezeigt hatte. Er lernte über Egger, der mit ihm im Telegrafenausbau zusammengearbeitet hatte, Siemens persönlich kennen und war „für sein Leben beeindruckt“, wie einer seiner letzten Mitarbeiter, Dipl. Ing. Dr. h.c. Franz Holzinger später erzählt hat.

Es ist kennzeichnend für Josef Stern, dass er ohne sich selbst vorher mit der Elektrotechnik zu beschäftigen, die Zukunft dieser Innovation erkannt hat und sie dann in der Praxis anwandte, als sie ihren Kinderschuhen entwachsen war.

Denn inzwischen gab es noch einige Probleme zu bewältigen. Gleichstrom musste vom Wechsel- oder Drehstrom abgelöst werden, um den Strom von Kraftwerken über weite Distanzen zu übertragen, und noch vorher musste der Transformator entdeckt werden, um „Elektrizität mit hoher Spannung ... zur Ausnutzungsstelle zu

transportieren und sie hier in geringerer Spannung zur Verfügung zu stellen.“

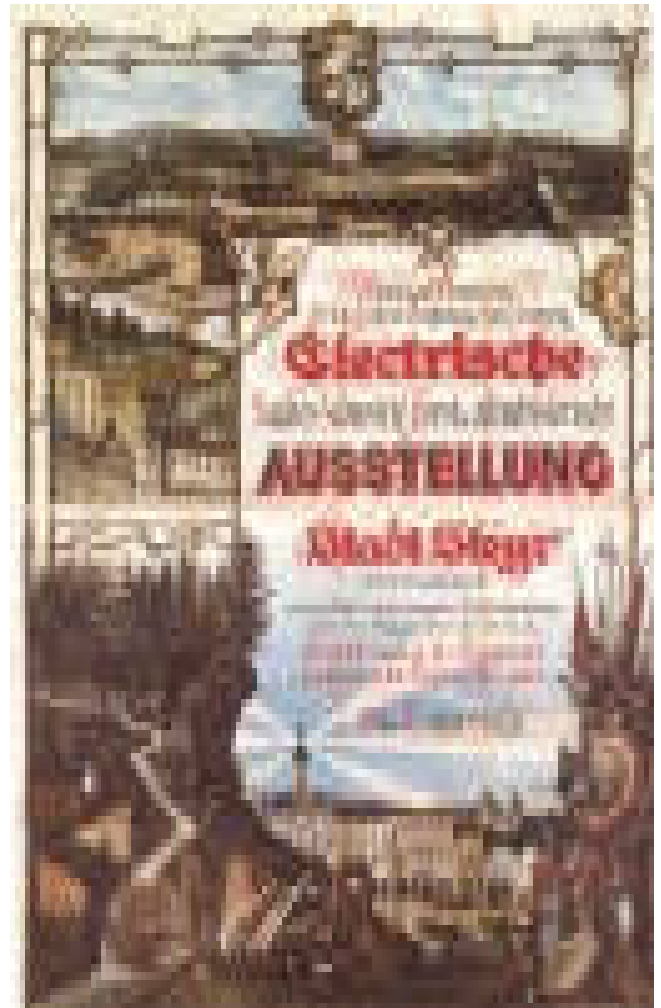
Während ein junger Ingenieur der AEG in Berlin, Michael Dolivo-Dobrowolsky ein Wechselstromsystem entwickelte, dem er den Namen „Drehstrom“ gab und 1889 den ersten brauchbaren Drehstrommotor schuf, hatten 1885 drei österreichische Ingenieure namens Déri, Bláthy und Zimpernowsky der Budapester Firma Ganz den Transformator erfunden. Damit waren mit Beginn der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts alle Voraussetzungen dafür gegeben, elektrische Energie mit Hochspannung über große Entfernungen übertragen zu können.

Anfangs glaubte man noch immer, die zukünftige Hauptaufgabe der Elektrizität werde die Erzeugung von Licht sein. So ist es zu erklären, dass die österreichische Glühlampenindustrie, wozu auch die Betriebe von Egger und Ganz zählten, damals neben der deutschen an zweiter Stelle in Europa stand, und dass sie ihre Jahreserzeugung von 100 Millionen Stück noch zum Großteil ausführen konnte, vor allem nach England. Relativ bald aber erkannte Gewerbe und Industrie diese Energiequelle und wenig später auch der Bahnbau.

Schon in den achtziger Jahren war es „Mode“ Elektrizitätswerke in kleinem Umfang einzurichten. Entweder um besondere Häuser und Orte effektiv zu beleuchten oder kleinere Industrieobjekte zu betreiben. Der Standardtyp war das kalorische oder Dampfkraftwerk, das mittels Dampfmaschinen über einen Generator Gleichstrom lieferte. Die Zahl solcher Anlagen wuchs in Altösterreich bis um die Jahrhundertwende gewaltig.

In Oberösterreich sollte es der mit der heutigen Familie Neumann verwandte Joseph Werndl in Steyr sein, der 1884 anlässlich der „Elektrischen Landes-, Industrie-, Forst- und kulturhistorischen Ausstellung“ Teile der Stadt mit elektrischer Straßenbeleuchtung von seinem Werksgenerator versorgte und zugleich auch Glühbirnen erzeugt hat. 1887 begann in Badgastein der Bau des gemeindeeigenen Wasserkraftwerkes, wodurch dieser Ort der erste elektrisch beleuchtete Kurort des Kontinents gewesen sein soll. 1889 baute die Papierfabrik Steyrmühl ihre elektrische Zentrale und 1890 bekam die Kaiservilla in Ischl elektrisches Licht. 1891 erhielt die Ebenseer Saline durch eine Eigenanlage Strom und ab 1892 besaß auch die Gemeinde Bad Aussee ein E-Werk, während 1893 Steyr und Ried folgten, aber Linz und Wels noch zugewartet haben.

Die Zeit war gekommen, dass Josef Stern seine eigenen Vorstellungen von Elektrizität in die Tat umsetzte.



Die erste „Elektrische Landes-Ausstellung“, 1884 von Josef Werndl in Steyr inszeniert

## *Ein zündender Gedanke, die Anfänge in St. Wolfgang*

In gewisser Weise mag der Fremdenverkehr im Salzkammergut der eigentliche Anlass gewesen sein, dass Ing. Stern sein erstes Kraftwerk baute. Hafferl hatte sich zu diesem Zeitpunkt schon der Photogrammetrie verschrieben und überließ es seinem Kompagnon, diesen Geschäftszweig zu entwickeln. Er war, wie er später schrieb, skeptisch und sah eher im Bau solcher Anlagen als in ihrem Betrieb Zukunftsperspektiven ihres Unternehmens.

Vor der Fertigstellung der Salzkammergut-Lokalbahn und der Schafbergzahnradbahn 1893 hatte Stern bereits 1890 an einen elektrischen Betrieb der Bergbahn gedacht, welcher aber technisch noch nicht durchführbar war. Dazu kam, dass ihm seit er 1891 meist in St. Wolfgang wohnte und arbeitete, immer mehr bewusst geworden war: Diese in der Monarchie sensationsverdächtigen Bahnbauten sollten nicht das Ende seiner Tätigkeit hier, sondern eine Fortsetzung in Bezug auf den Tourismus erfahren. 1893 hat er daher ein Fremdenverkehrskonzept abgeschlossen und mit seiner Verwirklichung begonnen, als diese Bahnen fertig wurden.

Kernstück war der Neubau des Schafberghotels, eines zweiten Hotels auf der Schafbergalpe, einer Seilbahn zwischen beiden Objekten, die Erschließung von Höhlen zwecks Besichtigung daneben wie der Bau von Villen und Beherbergungsbetrieben am Beginn der Schafbergbahn nahe dem Wolfgangsee. Die Hotels und die Höhlen sollten elektrisch beleuchtet, die Seilbahn elektrisch betrieben werden - gleichsam als ein werbewirksames Wahrzeichen der Ingenieure Stern und Hafferl.

Wie Akten des OÖ. Landesarchivs bestätigen, kamen 1892 die „Deutsch-österreichischen Mannesmannröhrenwerke“ bei der Bezirkshauptmannschaft Gmunden um die Bewilligung ein, hydroelektrische Anlagen in der Waldstrup, am Ditlbach und am Schwarzensee bei St. Wolfgang zu errichten, als der Baubeginn der Schafbergbahn bevorstand. Diese, von der genannten Firma dann nicht durchgeführten Bauten veranlassten Josef Stern nahe der Talstation der Schafbergbahn selbst ein kalorisches Kraftwerk zu bauen, dessen Pläne und Vorarbeiten in das Jahr 1893 zurückreichen.

Dr. Stern schrieb 1918 in seinem Lebenslauf lapidar: „1890 ... Bergbahn auf den Schafberg. In diesem Zeitpunkt begann die Tätigkeit im elektrischen Fache. Beleuchtung St. Wolfgang und Schafberg.“ Er hatte damit aber die Versorgung des Landes Oberösterreich mit Elektrizität eingeleitet und später systematisch weitergeführt.

Das Know-how stammte bei diesem ersten Dampfkraftwerk bereits von der „B. Egger & Comp., erste österreichisch-ungarische Fabrik für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung“ in Wien. Im Frühjahr 1894 begann man mit dem Bau der Dampfzentrale und einem Betriebswärtergebäude, das zugleich als Werkstätte, Büro und Wohnhaus dienen sollte. Die Anlage selbst bestand aus einer Westinghouse-Schnellläufer-Dampfmaschine mit 25 PS Leistung, einem Dampfkessel, System Cornwall, und zwei mittels Riemen betriebenen Gleichstrom-Generatoren. Ein Generator lieferte Strom von 150 Volt Spannung, der andere hatte 1000 Volt Maschinenspannung. Die maschinelle Einrichtung kam von den Fürst Salmschen Werken in Blansko, die elektrische von der Firma Egger & Co. Ein Transformator befand sich am Schafberg, um den über 1800 Meter beförderten, hochgespannten Strom in „Niederstrom“ von 110 Volt



Die erste Dampfzentrale von Stern & Hafferl 1893 in St. Wolfgang mit Büro- und Diensthaus

Spannung umzuwandeln.

Der Bau der Anlage vollzog sich so rasch, dass das nahe der Talstation eben erbaute Hotel Peter und die neue Villa Sterns am Abend des 15. Juli 1894 zum ersten Male „im Glanze des elektrischen Lichtes erstrahlten“. Es dauerte noch einen Monat, die Freileitungen auf den Schafberg herzustellen, bis am 10. August die Probebeleuchtung im Schafberghotel vorgenommen werden konnte, der wenig später die Erhellung der Wetterlochhöhlen folgte.

Im April entstanden schon die elektrischen Lichtleitungen, teils als Freileitung, teils als Kabel in der Nähe der Seepromenade. Die Bewilligung zu einem konzessionierten Gewerbe zwecks Stromerzeugung und Stromverkaufes erfolgte im Juli 1894.

Die Linzer Tagespost vom 24. August berichtete unter anderem dazu: „... Die Schafbergbeleuchtung mit elektrischem Betrieb erscheint als eine technische Leistung ersten Ranges ... Das Licht (ist) ganz ruhig und gleichmäßig. Die Anlage der elektrischen Kraftstation ... besteht aus einem Maschinen- und Kesselhaus, einem Magazine und einem sehr hübschen Wohngebäude, samt einem 26 Meter hohen freistehenden Kamin. Das Ganze ist eine Zierde des Platzes und weithin sichtbar.“

Der Neuerung der elektrischen Beleuchtung konnte der Markt St. Wolfgang nicht lange widerstehen, worauf 1898 ein zweiter Dampfkessel und eine 16 PS-Dampfmaschine aufgestellt wurden. Die Gesamtleistung betrug 30 Kilowatt! Sechs Jahre später, das Interesse an Strom hatte sich weiterentwickelt und der Dampfbetrieb als zu teuer erwiesen, wurde diese Anlage schon eingestellt bzw. diente als Notreserve. Sie ist durch eine Wechselstromanlage des neuen Döblichwerkes ersetzt worden.

Bereits zwei Jahre vor dem Ersten Weltkrieg (1912) baute man die Maschinen des Dampfkraftwerkes aus und das Gebäude diente als Turnsaal und Fabrikhalle, bis es abgerissen wurde. Einer der Gleichstromdynamos ist aber heute nach langem Lagern in Steeg in der Halle der Volksschule von St. Wolfgang aufgestellt und ein technisches Denkmal erster Stromerzeugung durch die Baufirma Stern & Hafferl.



Dampfmaschine

### ***Ein zweiter Anlauf mit Dampfkraftwerk und „Elektrischer“ in Gmunden***

Für eine moderne Kurstadt wie Gmunden gehörte die Einführung von Elektrizität einfach „zum guten Klang“ ihres Namens in den damaligen Gazetten. Der enorm tüchtige liberale Bürgermeister von Gmunden Alois Kaltenbruner, er war zugleich erfolgreicher Kaufmann, hatte vom Bauunternehmen Baron Schwarz in Salzburg gerade hier, in einer der ersten Städte Oberösterreichs, die neueste Wasserleitungs- und Kanalisationsanlage errichten lassen, als auch das alte Thema Verbindung Stadt – Bahnhof wieder in Diskussion stand.

Schlecht beratene Gmündner Gemeindevertreter hatten anno 1875 beschlossen, die im Bau befindliche Rudolphsbahn dürfe nicht zu nahe, aber auch nicht zu ferne an Gmunden herangeführt werden. Als es dann doch zur relativ weit entfernten Errichtung des heutigen Hauptbahnhofes gekommen war, erschien man bei der Eröffnungsfahrt (wie Ing. Stern selbst erlebte) nicht am beflaggten Bahnhof. Diese Fehleinschätzung machte später den Bewohnern der aufstrebenden Stadt und auch ihren Kurgästen nicht wenig Beschwerden. Versuche mit Dampfloks Bahn und Stadt zu verbinden, scheiterten mehrmals ob der Lärm- und Geruchsbelästigung bei der vom Luft-Kurort-Gedanken beherrschten Bevölkerung.

Die großen Investitionen Anfang der neunziger Jahre hatten es ebenfalls verhindert, dass man zu Wasser und Kanal auch die Elektrizität als neue Infrastruktur einführen konnte. Die Angebote der Internationalen Elektrizitätsgesellschaft in Wien (spätere AEG) ein E-Werk zu bauen, wurde von der Gemeinde am 22. Oktober 1892 abgelehnt; ebenso die Idee einer Wiener Akkumulatorenfabrik 1893 in der Kurzmühle ein kleines E-Werk nur für Fremdenverkehrszwecke einzurichten.

Die Lösung beider Probleme sollte aber eine ideale Klärung erfahren. Die im Augenblick durch die Fertigstellung von Salzkammergut-Lokal- wie Schafberg-Bahn äußerst bekannt gewordene Firma Stern & Hafferl mit ihrer Filiale in St. Wolfgang, und die mit Ing. Stern von früher vorhandenen Kontakte zur Baron Schwarz'schen Bauunternehmung bzw. ihrem hiesigen Bauleiter Ober-Ing. Wilhelm Karg, ließen eine Gesprächsbasis entstehen, welche schließlich Josef Stern und Alois Kaltenbruner bewogen, sowohl ein Dampfkraftwerk (nach dem gerade im Bau befindlichen Muster von St. Wolfgang) wie eine elektrische Lokalbahn zu errichten.



Die erste elektrische Fabrik für Beleuchtung und Kraftübertragung von Belá Egger, dem Grundausstatter der ersten Stern & Hafferlschen E-Werke, Prospekt 1895

Kaum dass die Unterredungen bekannt waren, verbreitete sich in Gmunden das Gerücht, Stern & Hafferl sei darauf aus, eine von ihnen sehr propagierte Dampftramway zu bauen. Gegen eine solche „stinkende Kaffeemühle“ machte sich natürlich sofort öffentlicher Unmut bemerkbar. Dagegen waren auch gewisse Gemeindevertreter, zum Teil aus Rentabilitätsgründen, zum Teil um die einheimische Fuhrwerkerschaft zu schützen. Aber selbst nachdem man hörte, dass eine elektrische Trambahn geplant sei, verstummten die Widersacher nicht. Im Linzer Volksblatt vom 13. Jänner 1894 meinte eine Leserstimme: „Die geplante ... viel von sich reden. Es werden Bedenken laut, ob die Gemeinde sich betreffs des finanziellen Erfolges dieses Unternehmens nicht zu optimistischen Hoffnungen hingee.“

Am 28.12.1893 langte von Stern & Hafferl aus St. Wolfgang ein Angebot bei der Stadtgemeinde ein, worin bereits eine am 25.11.1893 erteilte Vorkonzession erwähnt und ein Elektroantrieb als beste Lösung vorgeschlagen wird. „Die ... Erhebungen haben ergeben, dass ... Gmunden ... vorteilhaftesten, die Lokalbahn elektrisch ..., wenn auch eine derartige Anlage teurer zu stehen kommt als die bisher jetzt üblichen Dampftramways.“ Damit ist Ing. Stern über seinen eigenen Schatten gesprungen, weil ihm die Dampftramway wie wir wissen durch seine Wiener Tätigkeit sehr am Herzen lag und die Errichtung einer elektrischen Bahn für ihn und seine Firma absolutes Neuland war.

Die Ergebnisse sind wohlbekannt und im Endeffekt der Ausgangspunkt für Josef Stern gewesen, das Unternehmen schlussendlich in Gmunden anzusiedeln und hier auch seinen persönlichen Lebensbereich zu sehen.

Ein Gutachten von Wilhelm Karg und eine Gemeindevorstandssitzung vom 2. Jänner 1894 gaben den Ausschlag, dann lief alles wie im Fluge. Am 25. Feber fand die amtliche Trassenrevision statt und es wurde zugleich zu bauen begonnen: an der Kraftstation wie an der Gleisanlage und der Freileitung. Gerade letztere sollte „gefällig“ zum Kurcharakter passen. Anfang Juli war man schon so weit, Probezüge zu führen. Der erste, festlich bekränzte Probezug verließ am 3. Juli früh die gerade fertiggestellte Wagenremise.

Stern & Hafferl hatte wie in St. Wolfgang das Einvernehmen mit der elektrischen Fabrik Egger in Wien hergestellt, deren Ingenieure Ernst Egger und Ferdinand Wessel die elektrische Einrichtung besorgten, während die Baufirma am 19. Mai 1894 den notwendigen Grund von einem Villenbesitzer aus Wien erworben hat, die Verträge mit der Stadt und beteiligten Parteien abschloss und den Tief- wie Hochbau selbst übernahm. Am 13. August 1894 erfolgte die feierliche Eröffnung der Bahn, worüber das Lokalblatt und die Linzer Zeitungen schrieben:

„Aus Gmunden ... berichtet ... um 2 Uhr 18 Minuten nachmittags die fahrplanmäßige Eröffnung ... Nicht ohne Interesse war es, als sich eine Anzahl Reiter und einige Equipagen ... Bahnlinie entlang postiert hatten, um die Pferde an den Zugsverkehr zu gewöhnen. Nur sehr wenige Pferde beachteten die Waggons, die der Fiaker aber ignorierten die Bahn förmlich, als verstünden sie es, dass ihnen durch dieselbe das Brot geschmälert wird ...“ (Linzer Tagespost vom 15.VIII.)

„Die Gmundner elektrische Bahn ist Eigentum der Firma Stern & Hafferl ... Dieselbe hat vom Staatsbahnhof bis zum Stadtplatz ... Schienenlänge von 2.6 Kilometer.



Die Bahnhofsanlage bzw. die der Kraftstation ... Mitte der Bahnstrecke ... besteht aus einem Maschinen- und Kesselhaus unter einem Dache, einem 30 Meter hohen, isoliert stehenden, mit dem Feuerungsraum unterirdisch verbundenen Kamine, einer für vier Waggon berechneten Wagenremise, einem Kohleschuppen sowie aus zwei prächtigen Wohngebäuden, wovon eines ... Beamtenwohnhaus ... eines Personalwohnungen bestimmt ist ... Das Maschinenhaus ist eingerichtet mit zwei Dynamo(gleich)strommaschinen von je 40 Pferdekraften ... Die (drei) Waggon ... sind besonders elegant ... enthalten 24 Sitzplätze und sind ... elektrisch taghell erleuchtet ... Bau dieser Bahn ist äußerst solide ... Von allen bisher bestehenden Bahnen ... Gmundner ... die stärkste Steigung, 10,9 % ... Die Motorwagen ... von der Union in Berlin (AEG) ... die Wagenübergestelle kamen ... Hofwagenfabrik Rohrbacher in Wien.“ (Linzer Tagespost vom 15. VIII.)

Ähnliches verfasste das Linzer Volksblatt (vom 15. VIII.) und endete: „... Die Fahrt selbst ist eine sehr ruhige, ohne alles stoßen und schaukeln.“ Das liberale Gmundner Wochenblatt war voll der Euphorie und merkte an, dass zur Eröffnung eine Musikkapelle bestellt war, welche einen eigens dafür von Ferdinand Lang komponierten „Dynamo-Galopp“ spielte (später sind auch ein „Volt“- und „Amperewalzer“ den EW Stern & Hafferl gewidmet worden).

Es ist wenig mehr zu vermelden als der sofort einsetzende Erfolg des Lokalbahnbetriebs: 116.000 beförderte Personen im ersten Betriebsjahr von August 1894 auf August 1895, die faszinierenderweise mit der im Anbot vom 28. XII. 1893 vorausgerechneten Anzahl (von 120.000) nahezu übereinstimmen.

Ein Jahr später lieferte das Gmundner Wochenblatt (vom 20. VIII. 1895) eine „Erfolgsstory“: „... Aller Anfang ist schwer, ... neue Unternehmen ... nicht allseits mit Freude begrüßt, nein ... vielfach mit scheelen Augen betrachtet ... Während des Jahres anders, ... Umtriebe ... albernsten Gerüchte ... keinen Glauben mehr ... Furcht ... verschwand ... Verkehrshemmungen ... Beschimpfungen des Personals ... behoben ... Betrieb ... ganze Jahr hindurch ... auch während so langen und übermäßig strengen Winters ... erhalten ... (kein) Unfall ... Nach ... tadellosen Betriebsführung kann wohl kaum von einer Unsternbahn ... gesprochen werden.“

Schon damals führte Stern & Hafferl den Betrieb nach streng wirtschaftlichen Gesichtspunkten. In der Nacht verkehrten die Lokalbahnzüge nicht. Um aber eine Verbindung zu den beiden Nachtzügen zu gewährleisten, richtete man dazu einen Pferdeomnibusbetrieb, einen

Vorläufer des heutigen Sternbusverkehrs ein.

Stern & Hafferl erwarb am 13. Juni 1894 die Konzession zur Lokalbahn für 90 Jahre, mit einer Spurweite von 1000 mm. Ein Jahr später wurde ein vierter Triebwagen angeschafft. Aber bereits am 28. VII. 1894 kam es zur Gründung der „Gmundner Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft“, von der mit 22. I. 1895 die ganzen Anlagen wie Kraftstation, Gebäude, Teile des Grundes und die Bahn übernommen worden sind.



Gmundner Triebwagen vor dem Hotel Krone, 1897

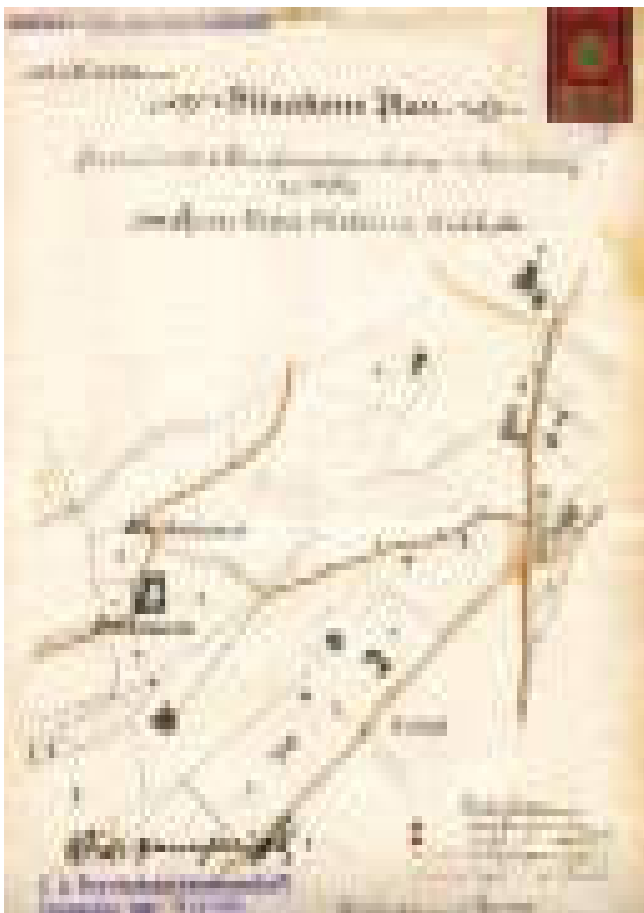
Noch zuvor, im September 1894 war Stern & Hafferl einen Weg weiter gegangen. Man hatte Fragebogen ausgegeben, um die Willigkeit von Stadt, Industrie und Bevölkerung zu testen, elektrischen Strom auch für deren Wünsche bzw. Interessen zu liefern. Eine Lokalkommission fand am 12. August statt, am 30. Oktober erhielt man die Konzession „zum Betrieb einer Anlage zur Erzeugung und Leitung von Elektrizität zu Zwecken von Beleuchtung und Kraftübertragung für den Kurayon Gmunden“ und begann nach Baubewilligung und Vertragsabschluss mit den Gemeinden Gmunden und Altmünster am 12. Dezember 1894 mit der Ausführung von Leitungsarbeiten.

Im Jänner 1895 hat die neue „G.E.A.G.“ den Beschluss gefasst, ihre Tätigkeit durch Übernahme dieser Konzession und etwaigen Bauten auszuweiten und nach Fertigstellung einer Stromnetz-Grundausstattung am 14. Juni 1895 mit 29. XI. 1895 dazu die Gewerbeberechtigung erhalten, in Gmunden als Stromerzeuger und Stromverkäufer aufzutreten.

## ***Der Ausbau der Stromerzeugung im Rahmen der Baufirma Stern & Hafferl***

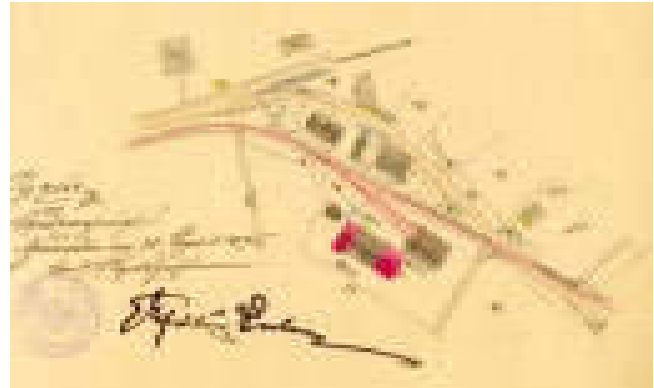
Während also das Elektrizitätsgeschehen in Gmunden an die „GEAG“ übergegangen war, welche weiterhin mehrheitlich den Eigentümern von Stern & Hafferl gehörte, wurde die E-Anlage St. Wolfgang vom Bau-Unternehmen betrieben.

Die Projektierung und die Errichtungen von Bahnen blieb Unternehmensziel, aber die Standortverlagerung von Wien bzw. St. Wolfgang nach Gmunden führte unter Beibehaltung des Projektbüros in Wien vorübergehend zu einer Sistierung von Bahnbauten. Verantwortlich dafür waren der Aufbau von neuen Organisationsformen in Gmunden wie das kurzfristige Ende der öffentlichen Lokalbahnförderung und ein gewisses wirtschaftliches Tief im Staate selbst. So kam die Überlegung gerade recht, sich auch in Zukunft durch E-Werksbau und Stromlieferung ein zweites Standbein zu schaffen, große Baustellen zu betreuen und mit eigenem Strom selbst Lokal- und Nebenbahnen zu errichten bzw. reine Projekte gegebenenfalls einfacher zu verwirklichen. Dazu war natürlich ein langsames Sichvertrautmachen mit diesem neuen Metier notwendig.



Stromversorgung der Villa Miller von Aichholz, 1907

Kraftwerk bauen konnte. Inzwischen waren in Gmunden Büro- und Betriebsgebäude, mehrere Villenbauten, darunter der neue Wohnsitz von Ing. Stern entstanden sowie andere Bauaufträge für Straßen und Wasserbauten übernommen worden. In Wien, und zusammen mit Ing. Stern, führte Franz Hafferl die Bahnplanungen durch, welche die Firma erst am Jahrhundertende erneut und auf lange Sicht durch etliche Bahnbauten in Kärnten, Ober- und Niederösterreich wie Tirol beschäftigt haben.



Zubau zur Kraftstation Gmunden

Josef Stern war es in Gmunden klar geworden, dass mit Dampfkraftwerken alleine keine Aussicht auf Erzeugung größerer Strommengen bestand; durch seine laufende Beschäftigung mit der Elektrizität lernte er neue Technologien kennen, besonders im Wasserkraftwerksbereich. Stern kannte die Kraft der Traun seit Jahren, und hat nun an ihr neue, großartige Wasserkraftwerksideen entwickelt. Dabei kam ihm ein eher tragischer Umstand zugute, dass hier 1897 und 1899 die größten Hochwässer stattgefunden haben, welche sein Denken im Sinne eines umfassenden volkswirtschaftlichen Konzeptes beeinflussten und dabei die Öffentlichkeit sehr für seine wasserwirtschaftlichen Vorstellungen einnehmen konnte.

Wenn Josef Stern später schreibt, „das Wasser also, welches bisher ungezählte Jahrtausende nutzlos, mitunter sehr schädigend, den Gebirgen des Salzkammergutes entspringt, abfließt, soll nun zu einem wirtschaftlichen, nutzbringenden Faktor geschaffen werden, zerstörende Hochwasser im Staubecken gesammelt und die daraus gewonnenen Kräfte teilweise an der Erzeugungsstelle selbst verwendet oder strahlenförmig auswärts in wasserarmen Bezirken durch Übertragung ausgenutzt werden“, ist damit seine ganze Energiestrategie umrissen.

## ***Das Traunfall-Wasserkraftwerk und die erste Leitungsausdehnung***



Das Traunfall-Wasserkraftwerk, 1902 eröffnet

Das neue Konzept von Ing. Stern sah eine Reihe von Kraftwerken an der Traun vor, wo Stern & Hafferl 1897 am Hochwasserschutzbauprogramm beteiligt war. Man dachte bei der Projektierung zuerst an ein Seewerk bei den Gmundner Klausen, um das zu kleine Dampfkraftwerk zu ersetzen. Später, nach dem zweiten Hochwasser von 1899 sollte mit einem solchen Kraftwerk eine neue Brücke und moderne Wehranlagen verbunden werden; aber die Einwände der Traunschiffer und der Obrigkeit dagegen waren trotz eines damit verbundenen Hochwasserschutzes zu groß.

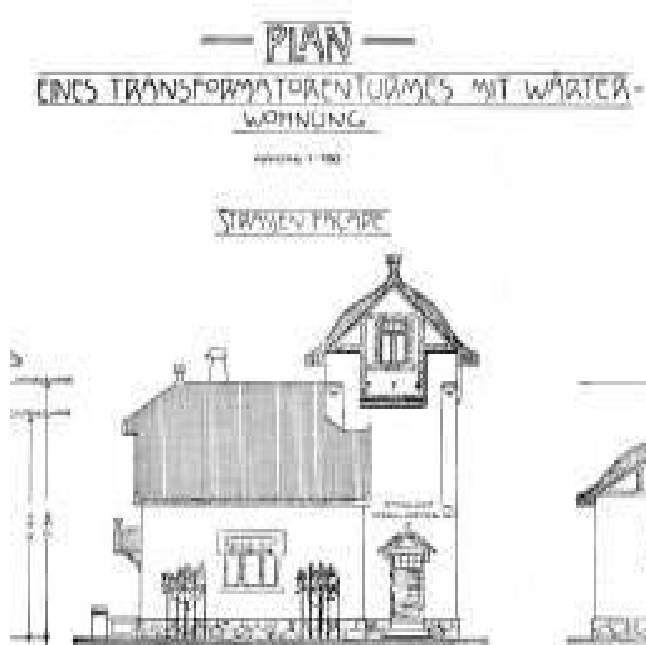
So zog Ing. Stern das 1898 ausgearbeitete Projekt eines zweiten, des Traunfall-Wasserkraftwerkes vor. Er entschloss sich die Geländeschwelle dieses berühmten Naturdenkmals, auch ein werbewirksamer Ort wie der Schafberg, zu nutzen. Die Schwierigkeiten waren wieder nicht gering. Angefangen von Widerständen der Schifffahrt, den Mühlenbesitzern und Bewahrern dieser Naturschönheit, bis hin zur Geldbeschaffung.

Ing. Stern, selbst ein Naturfreund, hatte diese Schwierigkeiten schon in Betracht gezogen und seine Planungen auch den Wünschen der anderen Benutzer und Anrainer angepasst, wodurch aber vom Einreichen des Projektes im November 1899 bis zur Bewilligung im Mai 1901 nicht wenig Zeit verstrichen ist. Ebenso verhielt es sich mit der Finanzierung, weil es sich bei diesem Werk um ein großes Experiment gehandelt hat. Dennoch gelang es, dafür Banken und Private, darunter Freunde von Ing. Hafferl zu begeistern. Bauleiter sollte Ing. Hugo Neumann sein.

Nach Vorliegen einer provisorischen Bewilligung begann der Bau im Herbst 1900 unter Einschaltung italienischer

Akkordanten und gemäß wasserwissenschaftlicher Daten vom Flussbauingenieur Lauda. Von der bestehenden Traunfallwehr wurde Wasser, teils in Werkskanälen (18 und 67 Meter lang), teils schon in einem Tunnel (390 Meter) an das Werk selbst herangeführt. Vorteilhaft dabei erwies sich das anstehende Konglomeratgestein. Das Turbinenhaus entstand angelehnt an die Konglomeratterrasse. Seine Ausstattung erfolgte vorerst mit zwei Doppel-Francisturbinen der Firma Schmied aus Zell, später (Oktober 1903) wurde eine schon verbesserte Turbine von Voith in Heidenheim aufgestellt. Während die Dampfkraftwerke noch Gleichstrom erzeugten, sind nun bereits Drehstromgeneratoren von Siemens & Halske aufgestellt worden.

Diese konnten mit 10.000 Volt direkt die Fernleitungen speisen und dienten zum ersten Mal in Oberösterreich einer Überlandversorgung. Die drei Turbinen leisteten zusammen 3.720 PS. Es handelte sich übrigens um ein Laufkraftwerk, ebenfalls das erste große dieser Art in Oberösterreich und eines der größten in der Monarchie. Das Kraftwerk ging am 8. Feber 1902 in Betrieb, und schon ein Monat zuvor, am 2. Jänner 1902 hatte die Firma Stern & Hafferl (wie vorher 1894 für St. Wolfgang bzw. 1895 für Gmunden) die „Konzession zur geweremäßigen Erzeugung und Leitung von Elektrizität“ auf 60 Jahre erhalten. Die Grundstücke- und Wassernutzung war mit dem k.k. Ärar durch Pachtverträge abgesichert.



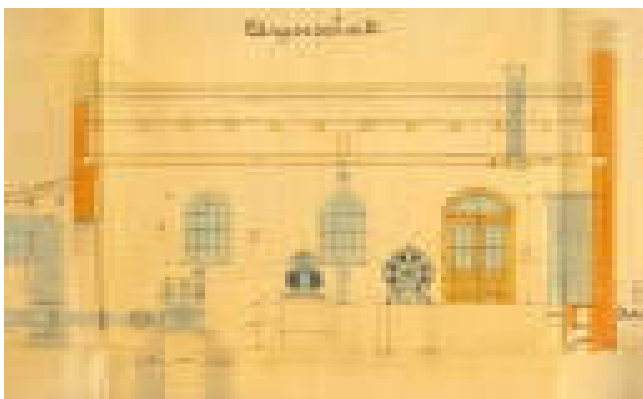
Eine Trafostation mit Betriebswärterwohnung, 1905

Ab Feber 1902 begann man, entsprechend den oft schon ein Jahr zuvor abgeschlossenen Verträgen, mit der Stromlieferung in verschiedene Richtungen, um mit dem Stromverkauf sofort die Abzahlung und den Betrieb des Werkes sicherzustellen.

Ein Netzplan mit Leitungsbauten und Transformatorstationen sowie fallweisen Betriebswärterhäusern lag bereits vor und wurde laufend ergänzt. Die bei den Leitungsanlagen verwendeten Masttypen reichten von einfacher Holz- bis komplizierter Eisenausführung; die Traföhäuschen und Wärterhäuser stellten mit Jugendstilelementen von Baumeister Albeseder entworfene kleine Kunstwerke dar.

Erste Stromgroßabnehmer waren 1902 die Papierfabrik Steyrmühl (Feber), die Gmundner Elektrizitäts-Aktiengesellschaft (Juni) und die Gmundner Brauerei (August). Schließlich konnte im Jänner 1903 das Dampfkraftwerk in Gmunden abgeschaltet und ein Liefervertrag mit der „GEAG“ geschlossen werden. Später wurden Leitungen bis Altmünster und nach Lambach gelegt (1903), Großbetriebe in Gmunden (1904) angeschlossen und ein Netzstrang über Attnang, Vöcklabruck und Lenzing an den Attersee geführt (1905), wobei wieder als bevorzugte Vertragspartner Fabriken und Gemeinden in Frage kamen.

### ***Das erste Speicher-Wasserkraftwerk Dietlbach und weitere Netzentwicklung Richtung Salzburg***



Dietlbach I, Bauplan, 1903

Inzwischen hatte Stern & Hafferl einem anderen Kraftwerkstyp seine Aufmerksamkeit zugewandt, dem Speicherkraftwerk. Da in Stunden mit großem Verbrauch das Traunfall-Laufkraftwerk den Strombedarf nicht decken konnte und die Situation im inneren Salzkammergut dafür bestens geeignet schien, wurden hier für den Spitzenausgleich sogenannte Speicherkraftwerke projektiert

und später auch gebaut. Die Ingenieure Stern & Hafferl mussten aber exemplarisch vorgehen und wollten erst eigene Erfahrungen an einer Kleinanlage sammeln.



Dietlbach I, Rohrleitungsbau zum ersten Speicherkraftwerk, 1903

Weil auch der Strombedarf in St. Wolfgang zugenommen hatte und das 1898 erweiterte Dampfkraftwerk mit Gleichstrombetrieb dafür nicht mehr Leistung erbringen konnte, ist der neben und oberhalb der Dampfkraftstation verlaufende Dietlbach, zugleich Grenze zwischen Oberösterreich und Salzburg, verwendet worden als Wasserspeicher zu wirken. 1902/03 fanden die Planungen statt, vom Sommer bis Herbst 1903 dauerte das Bewilligungsverfahren, und vom Spätherbst 1903 bis Juli 1904 wurde die erste Staustufe samt Rohrleitung und Turbinenzentrale fertiggestellt (die zweite 1906). Bauleiter war wieder Ing. Neumann.

In der Schlucht des Baches erfolgte eine Aufstauung; sein Wasser erreichte das E-Werk durch eine eiserne Druckrohrleitung, 700 m lang und über einen Höhenunterschied von 73 m. Hier standen zwei Hochdruck-Pelton-Turbinen mit je 70 PS Leistung. Wie schon am Traunfall wurden Drehstromgeneratoren eingesetzt und auch das weiter im Betrieb stehende Dampfkraftwerk auf Drehstrom umgebaut. Speicher- und Dampfkraftwerk leisteten nun zusammen 130 Kilowatt.

Diese Hochdruckanlage wurde später als grundlegender, wenn auch mit noch unzulänglichen Hilfsmitteln unternommener Versuch angesehen, Speicherwasser „stufenweise abzarbeiten“.

Vom Dezember 1903 bis 1904 konnten der Markt St. Wolfgang und die Gemeinde Strobl, 1905 Teile von St. Gilgen, Mondsee und Unterach angeschlossen und vom Werk St. Wolfgang versorgt werden. Nächstes Ziel sollte es sein, den Mondseeraum, Teile des Atterseegebietes und das innere Salzkammergut der Elektrizität zu erschließen.

### ***Fremd- Kraftwerksprojekte und Überlegungen zur Weiterführung der E-Werke***

Die Erfolge beim Bau des Traunfallwerkes und das Projekt des ersten Speicherkraftwerkes versetzten Stern & Hafferl in die Lage, sich mit diesem Wissen auch an Ausschreibungen fremder Kraftwerksplanungen zu beteiligen.

Seit 1896 bestand ein Eisenbahnministerium, dessen Chef Dr. von Wittek seit 1897 war. Ihm schwebte eine Elektrifizierung der Alpenbahnen in großem Stil vor, um die Kohlen- und damit ihre Transportkosten zu senken. Seine Pläne waren weitreichend. Schon 1902 erging eine informative Ausschreibung über die Elektrifizierung der Arlbergbahn und 1903 eine weitere für die im Bau befindliche Karawankenbahn. Wenig später (1904/05) dachte man die Salzach-, sowie die neue Phyrn- und Enns-Strecken der k.k. Staatsbahn auch mit Kraftwerken auszustatten.

Ergebnis war eine Reihe von Entwürfen, in denen sowohl Gleich-, als auch Dreh- und Wechselstrom angewandt wurden. Auch die junge Firma Stern & Hafferl hat sich gleich daran beteiligt und entwickelte von 1902 bis 1905 erste Planungen für Wasserkraftwerksanlagen am Isonzo, der Ill, an Salzach und Lammer wie der Enns. Ing. Hafferl pflegte Vorerhebungen und brachte beim Ministerium z.B. im Feber 1903 einen ersten Bericht über ein Isonzowerk oder im Frühling 1905 einen für ein Werk an der Salzach ein, für die Ing. Stern die Rentabilitätsberechnungen angestellt hatte.

Zu diesem Zeitpunkt, speziell an der Jahreswende 1902/03 waren sich die Partner Stern & Hafferl nicht mehr über die Zukunft ihres Einsatzes zum Nutzen der Elektrifizierung einig. Es hat sich aus Anlass der Arbeiten am Isonzo ein Brief vom 31. Jänner 1903 erhalten, in dem von einer Verstimmung und Beunruhigung die Rede ist.

Josef Stern sah die nächste Zukunft der gemeinsamen Firma in Sachen Elektrizität *visionär*: im Bau von Kraftwerken wie in der Errichtung elektrischer Bahnen, stromversorgt von diesen Werken und betrieben vom eigenen Unternehmen. Franz Hafferl hingegen glaubte eher an technische Projektarbeiten und den Bau von Bahnen oder vielleicht noch Kraftwerken, nicht aber an deren Betrieb oder gar Entwicklung eines neuen Geschäftszweiges für Stern & Hafferl.

Der Anlassfall, um den es ging, war das Traunfallwerk. Ing. Stern versuchte seit 1901 die Gmundner Elektrizitäts-Aktiengesellschaft als ein eigenes, spezielles Energie-Unternehmen für Stromerzeugung und Stromübertragung überregionaler Art einzusetzen. Besonders auch, um damit bei Ausgabe neuer Aktien die Kapitalien für eine „recht günstige Zukunft“ der „GEAG“ zu schaffen. Zuerst sollten von einer solchermaßen umstrukturierten Gesellschaft das Traunfallwerk, später die Anlagen in St. Wolfgang übernommen werden.

Dagegen war (im betreffenden Schreiben) Hafferl aufgetreten. Er sprach vom Interessenskonflikt mit der Öffentlichkeit (Stadt Gmunden) und der Kreditproblematik. Hafferl schwebte vor, das erbaute Traunfallwerk so bald als möglich an die Papierfabrik Steyrermühl zu verkaufen, die Kredite los zu sein und den Gewinn in Staatspapieren und zu „ganz anständiger Rente“ anzulegen. Zudem bemerkte Hafferl, dass sich Stern schon jetzt „aufreibe“, sowohl in den „konstanten Anforderungen und der Organisation“ einer damit verbundenen, dauernden Betriebsführung als seiner „nötigen Ausweitung“. Ein besseres Geschäft damit zu erzielen, schien Hafferl zweifelhaft, weil die Gewinne erst im Laufe von Jahren entstünden. Im Falle eines Verkaufes, so rechnete er vor, sei eine sofortige Amortisation von Kr. 500.000,00 zu 4 % gegeben, sonst aber nur eine langsame Abzahlung derselben Summe in Aussicht und dies zu 5 % Kreditzinsen. Ansonsten ging Hafferl davon aus, dass die AEG-Union Wien Interesse am Werk in St. Wolfgang habe, und man sich nach dem Verkauf der E-Werke wieder dem eigentlichen Projekt- und Baubereich widmen solle.

Die eben geschilderten Probleme zeigen, dass die Weiterentwicklung in Sachen Elektrizität scheinbar kurzfristig an einem seidenen Faden gehangen hat. Unter Einfluss seines Rechtsfreundes Dr. Ernst Jaeger wurden die Schwierigkeiten zugunsten von Ing. Stern behoben. Der auch sonst sehr zögernde, wenig risikobereite Hafferl ließ sich schließlich doch überzeugen, dass eine eigene, neue Elektrizitätsgesellschaft gebildet werden musste.

Ergebenst:  
Elektrizitätswerke Stern & Hafferl  
Aktiengesellschaft

*J. Stern* *pro La Roche*

Briefkopf-Stempel EW Stern & Hafferl, 1908

Elektrizitätswerke  
**STERN & HAFFERL**  
Aktien-Gesellschaft  
GMUNDEN, Oberösterreich.

—  
Postsparkasse-Nummer 73.328.  
Telephon Nr. 51 (Interurban).



Briefkopf-Stempel EW Stern & Hafferl, 1912

**Elektrizitätswerke Stern & Hafferl**  
**Aktiengesellschaft**

*J. Stern*

Briefkopf-Stempel EW Stern & Hafferl, 1914

# Die Gründung der Elektrizitätswerke Stern & Hafferl-Aktiengesellschaft 1906 - eine der bedeutendsten Elektrizitäts-Gesellschaften in Österreich-Ungarn

Die Versuche mit oder über die „GEAG“ ein größeres Stromversorgungs- Unternehmen aufzubauen scheiterten, und im 10. Bericht des Verwaltungsrates der „GEAG“ vom 8. Mai 1905 steht: „... Nach vielen Verhandlungen und reiflicher Überlegung hat sich ergeben, dass eine Angliederung des Traunfallwerkes (und Ausweitung der Geschäftstätigkeit) für unsere Gesellschaft aus formellen und finanziellen Gründen kaum durchführbar sein dürfte.“

Damit war der Weg zur Gründung eines eigenen Unternehmens gewiesen, welches die Ingenieure Stern und Hafferl zusammen mit ihrem Rechtskonsulenten und Freund Dr. Ernst Jaeger sowie der Bank für Oberösterreich und Salzburg unter Leitung von Direktor Edlinger, einem gebürtigen Hallstätter, und von privater Seite her (Freunden Hafferls), Hugo Marx, Fabrikbesitzer in Mödling (bereits am Traunfallwerk durch ein Darlehen beteiligt), und Adolf Freiherr Bachofen von Echt, Großindustriellem in Wien ermöglicht haben.

Die Schwierigkeiten mit der Baufirma und Handelsgesellschaft alleine Kraftwerke und Verteileranlagen auszubauen und zu betreiben, wie sie ein ständig steigender Strombedarf eben verlangte, zwang Stern und mit ihm Hafferl geradezu, die Finanzierung dieser kapitalintensiven Vorhaben in Form einer Aktiengesellschaft bzw. unter Einbeziehung ihrer Aktionäre abzuwickeln.

Die nach einjähriger Vorbereitungszeit konstituierende Generalversammlung der Elektrizitätswerke Stern & Hafferl-Aktiengesellschaft fand am 30.12.1905 statt. Zweck des neuen Unternehmens, wie es die Statuten vom 22. Dezember in ihrem § 2 bestimmen, war: „... zunächst die Erwerbung, der Betrieb und der weitere Ausbau der vornehmlich auf Ausnützung der Wasserkräfte beruhenden Elektrizitätswerke der Firma Stern & Hafferl am Traunfall und in St. Wolfgang behufs Abgabe elektrischen Stromes für Zwecke aller Art, ferner der Bau, die Erwerbung und der Betrieb anderer Elektrizitätswerke und Wasserkraftanlagen, soweit selbe im Interesse der Gesellschaft gelegen sind und die behördlichen Konzessionen hiefür erworben werden.“ Das Gesellschaftskapital betrug 2.000.000 Kr., in 10.000 Stück Aktien zerlegt.

Von Stern & Hafferl selbst wurden eingebracht: die Werke St. Wolfgang und am Traunfall, die Leitungsanlagen und alle erworbenen Rechte bzw. bestehenden Verträge in Höhe von Kr. 1.797.000; von Ing. Stern persönlich Grundstücke in St. Wolfgang im Wert von Kr. 3.000. Damit gingen 8985 Aktien an Stern & Hafferl, 15 Stück an Ing. Stern, und der Rest von Kr. 200.000, bar einbezahlt, kam von den restlichen Aktionären.

Dem ersten Verwaltungsrat gehörten an: Josef Stern als Präsident, Dr. Jäger als sein Stellvertreter, die Herren Franz Hafferl und Hugo Marx sowie von der „Oberbank“ Direktor Edlinger und Walter Nebinger als Verwaltungsräte.



Anlässlich der Gründung der EW Stern & Hafferl widmet Ingenieur Skalla Josef Stern 1906 den Volt-Walzer

Die Anfänge dieses späteren Großunternehmens beschreibt Ing. Max La Roche, der am 1. Jänner 1903 mit 23 Jahren als erster Elektrotechniker zu Stern & Hafferl gekommen war: „Die Tätigkeit der Elektrizitätswerke begann im Jänner 1906, an ihrer Spitze der Verwaltungsrat mit dem Präsidenten Ing. Stern, der zugleich die Geschäfte führte. Wir richteten uns einen größeren und einen zweiten, kleineren Raum des Arkadenhauses als Büros ein. Zwei Prokuristen, ein Rechnungsbeamter, ein Techniker und ein Ingenieur für den Außen- und einer für den Innendienst, dazu in Traunfall und St. Wolfgang je ein Werksleiter, das war unser Stand an Angestellten. Für Bau- und Leitungsprojekte stand uns, wenn notwendig, fallweise ein Techniker der Bauunternehmung Stern & Hafferl zur Verfügung. Jeder war sein eigener Briefschreiber, es war noch die Zeit der mit Tinte geschriebenen Briefe und der Kopierbücher für uns, erst etwa zwei Jahre später kamen die Schreibmaschine und eine Schreibkraft zum Einsatz. Fließend und angenehm ging jetzt die Arbeit vorwärts; Wasserwerks- und Hochbauprojekte wurden von Stern & Hafferl, maschineller und elektrischer Teil, wie Leitungsprojekte und –bauten von uns vorangetrieben ....“

Mit dem Jahr 1906 setzte wirklich der konzentrierte Ausbau der „heimischen Wasserkräfte“ ein, verbunden mit einem Fernleitungshochspannungsring, der bald über das Salzkammergut reichen sollte und sich in andere Kronländer ausgedehnt hat. Dazu kamen Elektrifizierungsmaßnahmen für fast alle neuen Bahnen in Oberösterreich und dementsprechende vorangegangene Planstudien sowie Kraftwerksprojekte auf eigene und fremde Rechnung, welche Ing. Hafferl in Wien und Ing. Stern als nun anerkannte Fachleute zu bearbeiten wussten.

Der Ausbau verfolgte die bisherigen Intentionen weiter, im oberen Salzkammergut Kraftwerksketten einzurichten, mit deren Strom aber nicht nur wie bisher den engeren Bereich zu bedienen, sondern nun ebenso das ganze Kronland ob der Enns wie die angrenzenden Kronländer Salzburg, Niederösterreich und Steiermark damit zu versorgen und dort ebenfalls elektrische Bahnen wie Fremdenverkehrsprojekte verwirklichen zu können.

### ***Erste neue Speicher-Kraftwerke der Gesellschaft beim Münich-, Offen- und Schwarzensee sowie der Netzausbau bis 1909***

Als Fortsetzung des Dietlbachwerkes ist seine zweite, höhere Stufe (auch Dietlbach II) anzusehen, das Münichseewerk.

Aufgrund von Pachtverträgen mit dem Staat und der Herrschaft St. Wolfgang gelang es hier, vom in 1260 m Meereshöhe befindlichen und um 3 m aufgestauten Münichsee Triebwasser mit einem Höhenunterschied von 600 Metern 3 km lang zu einem neuen Turbinenhaus am Dietlbach zu führen. Studienhalber sind verschiedene Wasserführungsformen angewandt worden (Stollen, Kanäle, Eisen- und Zementrohrleitungen), um dann mit dem unter Druck befindlichen Wasser eine Turbine von 50 kW Leistung zu versorgen.

Der Behördenweg war lang (Juli 1905 – August 1906), da wegen des Münichseestaus mit Mühlenbesitzern wasserrechtliche Probleme abgeklärt werden mussten (es gab kaum legislative Grundlagen für die Elektrizität), so dass der Bau erst im März 1906 begann, und es Oktober wurde, bis die Anlage in Betrieb ging. Damals wurde auch das Dampfkraftwerk neben der ersten Hochdruckstation stillgelegt bzw. diente noch jahrelang als Reserveanlage. Den Bau besorgte Stern & Hafferl, unter Zuhilfenahme nicht weniger einheimischer Arbeitskräfte, die später oft bei den E-Werken eine Daueranstellung erhalten haben.



Dietlbachwerk II, Überfallwehr 1908/09



Die inzwischen bei diesen Speicherwerken am Dietlbach gewonnenen Erfahrungen wurden als nächstes bei der Nutzung des Offensees verwertet. Vorarbeiten dazu stammten (wie zu den späteren Gosauwerken) noch aus den Jahren 1903/04. Vom Sommer 1906 bis Feber 1907 waren Einwilligungen, speziell der kaiserlichen Güterverwaltung (Jagdgebiet von Franz Joseph I.) einzuholen, bis mit dem Bau begonnen werden durfte.

Der Offensee, welcher in einem landschaftlich überaus schönen Talabschluss gelegen ist, wurde durch einen kurzen Kanal und eine einfache Schleusenanlage abgeschlossen und dadurch ein nutzbarer Stauraum geschaffen. Der Fortschritt in den Speicherdimensionen ist unverkennbar, ebenso auch in den Leistungen. Während die Werke am Dietlbach zusammen nur etwas über 200 PS leisteten, wurde das obere Werk der Zweistufenanlage Offensee I auf 3.800 PS ausgebaut, im unteren, Offensee II 2000 PS installiert. Das Offenseewerk I ist die erste vollwertige Hochdruckanlage von Stern & Hafferl, welche auch heute noch arbeitet. Drei bzw. zwei Peltonhochdruckturbinen samt Drehstromgeneratoren von Voith, nun schon aus St. Pölten bzw. von Siemens-Schuckert in Wien, waren eingesetzt, die zum Teil noch nach bald 100 Jahren ihren Dienst tun.



Offensee, 1908

Es waren dazu vorerst große Erdbewegungen nötig. Dann hatte man ein festes Überfallwehr für die Wasserrfassung, von kurzen Stollenstrecken unterbrochene Lehenkanäle (2,8 und 2,5 km lang) für die Oberwasserführung, schmiedeeiserne Druckrohrleitungen (150 bzw. 180 m lang), ein Wasserschloss und die beiden Kraftstationen zu errichten (Oktober 1908, April 1909 in Betrieb); gefolgt von drei Wohnhäusern für die Maschinenwärter und einer kleinen Villa für den Betriebsleiter, von Baumeister Albeseder teils im Alpenstil, teils im Reformstil entworfen.

Die Bautätigkeit erstreckte sich über zweieinhalb Jahre und wurde von der Baufirma Stern & Hafferl unter Ing. Neumann mit bis 100 Leuten bewerkstelligt.

Ing. La Roche berichtet, dass es beim Verbundbetrieb mit dem Traunfallwerk bald zu Komplikationen gekommen ist, weshalb in Traunfall 1908 eine neue Trafo- und Schaltstation eingerichtet wurde. Ebenso musste eine Hochspannungsänderung von 5 auf 10 kV vorgenommen werden; alles Maßnahmen, die sich in der Folgezeit bewährten und eben typisch für solche Pioniertaten waren - abgesehen von den unzähligen kleinen Erfahrungen, die es zu bewältigen galt.

Fast zeitgleich entstand unterhalb des Schwarzensees nahe St. Wolfgang das fünfte Hochdruckkraftwerk Schwarzensee, dessen Genehmigungsverfahren vom Mai 1906 bis März 1908 dauerte. Der See (710 m), im Besitz der Herrschaft St. Wolfgang, wurde auf 60 Jahre gepachtet, die nötigen Grundstücke angekauft.

Baubeginn war April 1908, Betriebsbeginn April 1909. Das Kraftwerk, am Ende einer Schlucht des Schwarzenbach gelegen, verfügte über eine Stauanlage am See, von der wieder über sechs Stollen (600 m), einen offenen Kanal (800 m) und eine Druckrohranlage (300 m) Triebwasser bei einem Höhenunterschied von 135 Meter zu zwei Hochdruckturbinen von Voith geleitet wurde und über zwei Generatoren eine Leistung von 1.600 PS bzw. 1.200 kW erbrachte. Neben dem Maschinenhaus entstand auch ein Gebäude für den Betriebsleiter; am See und später (1910) nahe dem Werk je ein Wärterhaus. Stern & Hafferl beschäftigte an dieser Baustelle 30 bis 40 Personen.

Einer davon, Josef Grabner, damals 15 Jahre, erzählte 1955 von den Arbeiten dort: „... da sprach es sich im Achterjahr, ... bei uns herum, Herr Ing. Stern ... denke daran, vom Schwarzensee das Wasser in einem Gerinne und in eisernen Rohren abzuleiten und es in ein (E-)Werk zu schicken, das er zu hinterst im Schwarzenbachtal zu errichten beabsichtige. Das werde Arbeit für alle aus

unserer Gegend geben, die da arbeiten wollen. Das war etwas für mich! Tatsächlich hub man mit dem Bau an. Ich ... hatte Glück und wurde ... Mai 1908 als Hilfsarbeiter aufgenommen. Die normale Arbeitszeit ging von 7 bis 12 und von 13 bis 18 Uhr (10-Stunden-Tag) .... bekam dafür ... für einen Fünfzehnjährigen ... guten Lohn ... Die älteren Arbeiter hatten ... höhere Löhne ... schon einen außergewöhnlich guten Verdienst ... Beim Bau Schwarzensee war Herr Ing. Neumann fast ständig anwesend. Auch Herr Ing. Stern kam oft. Ich hatte das Glück, dass er mich junges Bürschchen dazu ausersehen hatte, ihm auf seinen Besichtigungsgängen das Gepäck zu tragen. Dafür drückte er mir jedes mal das gleiche Trinkgeld in die Hand: drei blinkende Silberkronen (mehr als ein Tageslohn). Ich kannte Ing. Stern nur als freundlichen und jovialen Menschen. Leider war er taub und man konnte mit ihm nur schriftlich verkehren ... Ich wurde, als Schwarzensee fertig war, noch weiter bei Stern & Hafferl behalten und arbeitete viel auf Freileitungen ... Damals geschah es auch, dass ich ... (einmal) ... haar-scharf am Tod vorbeiging ... Sehr zu Herzen ging es uns allen in Schwarzensee Beschäftigten als – ich glaube, es war im Jahre 1909 – Betriebsleiter Kaufmann im Werk durch einen elektrischen Schlag tödlich verunglückte.“



Wasserkraftwerk Schwarzensee, 1908

„Im Werk Schwarzensee gab es in der ersten Zeit nach der Inbetriebnahme sehr oft Störungen. Das kam von der geringen Ausholzung der Leitungswege, jeder Sturm, jeder Raureif machte uns sehr zu schaffen. Erst als wir rechts und links die Leitungswege weiter ausholzten, blieben die Störungen aus. Die Bauern wollten damals vom Elektrischen nichts wissen. Sie verweigerten oft genug den Grund zum Mastaufstellen. Herr Ing. Stern hatte seine liebe Not, die Besitzer durch langwierige Verhandlungen und durch Zahlungen von oft ganz enormen Maststandgeldern doch auf seine Seite zu bringen ...“

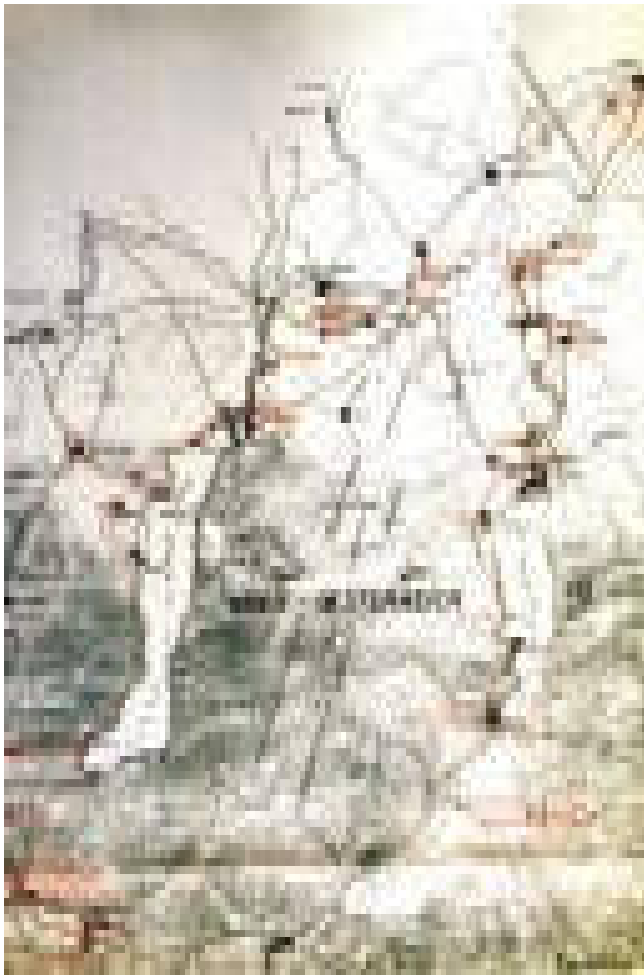
Soweit eine Schilderung vom Entstehen und Betrieb eines Kraftwerkes aus der Geburtszeit unserer österreichischen Elektrizitätswirtschaft. Dabei kommt auch die persönliche Einstellung und soziale Haltung von Josef Stern zum Vorschein, welcher es überaus schätzte und für gut befunden hat, wenn tüchtige Mitarbeiter einen von ihm selbst gelebten Bezug zu Natur und Heimat mit Beruf und dem Unternehmen verbunden haben. Solche Mitarbeiter aus land- und forstwirtschaftlich tätigen Familien waren wie Josef Grabner dann fast 50 Jahre im gleichen Betrieb, wenn er auch später einen anderen Namen trug. Die Persönlichkeit eines Josef Stern konnten sie aber nicht vergessen.

Innerhalb der Zeitspanne von 1906 bis 1909 wurde beim Leitungsbau und Lösung dabei laufend vorkommender neuer Probleme von den EW Stern & Hafferl neuerlich eine österreichische Pioniertat gesetzt. Während damals fast nur punktuell von einem Dampf- oder Wasserkraftwerk eine Stromversorgung der näheren Umgebung oder von Betrieben denkbar war, setzte Ing. Stern und sein Team schon zu diesem Zeitpunkt auf einen landesweiten Verbund von Kraftwerken untereinander, und davon ausgehend auf einen Stromkonsum von Wirtschaft und Bevölkerung, den in die entferntesten Orte ein strahlenförmiges Leitungsnetz vermitteln sollte. So war es auch möglich Stromüberschüsse und Stromdefizite auszugleichen, um Stromlieferungen zu garantieren.

Der erste Verbundbetrieb Österreichs wurde 1907 vom Traunfallwerk zu den Werken nahe St. Wolfgang mit 10 kV-Leitungen eingerichtet. Mit Kenntnis der Vorteile dieser „Parallelschaltung“ konnte in den Folgejahren der Hochspannungsleitungsbau rasch vorangetrieben werden und ist sogleich die Elektrifizierung neuer Bahnen in Oberösterreich eingeleitet worden. Der Verbundbetrieb sollte 1908/09 auf die neuen Werke am Offen- und Schwarzensee ausgedehnt werden; zugleich kam infolge eines Liefervertrages 1908 eine Parallelschaltung mit einem fremden E-Werk, dem von Wels zustande. Da es der Ausbau von Fernleitungen zu der elektrischen Bahn Neumarkt-Peuerbach-Waizenkirchen und zum E-Werk Wels notwendig machte, wurde die Hochspannung von bisher 10 kV noch einmal auf 25 kV hochgeschaltet.

Das Leitungsnetz bestand Ende 1906 aus 106 km Hochspannungs- sowie 48 km Niederspannungsstrecken mit 32 zwischengeschalteten Trafos; drei Jahre danach waren es 341 bzw. 116 km samt 131 Transformatorstationen.

Räumlich konnte nun schon ein Großteil des Bezirkes Vöcklabruck, ein Teil von Wels(-Land) und Grieskirchen, der Bereich Traunkirchen-Ebensee-Langwies, Teile vom Wolfgang- und Mondseegebiet sowie ein Großbetrieb im Salzburger Hallein mit Stern & Hafferl-Strom versorgt werden. Die meisten Großbetriebe und Gemeinden dieser Zone wie erste Stromgenossenschaften waren Abnehmer. Durch die Leistungserhöhung mittels neuer Kraftwerke, die von 2.860 kW (1906) auf 6.830 kW (1909) angestiegen war, und acht bzw. dann zwölf Millionen KWh jährliche Stromerzeugung brachte, ist dieser Aufwärtstrend erst möglich geworden. Ing. Stern konnte am 17. April 1909 mit Recht sagen: „Soviel uns bekannt ist, dürfte dies das ausgedehnteste Kraftnetz bei Wasserkraftanlagen in Österreich sein.“



Erstes Netz der EW Stern & Hafferl, 1908

Ing. Rudolf Marx, ab 1908 Leitungsbauexperte der Firma berichtete später: „Leitungsbau ... war damals ein oft äußerst schwieriges Unterfangen – es gab noch kein Elektrizitätswegegesetz - weil sich viele Besitzer weigerten, auf ihrem Grund Masten aufstellen zu lassen. Es musste mühevoll von Mann zu Mann verhandelt werden. Und hatte man von 50 Besitzern endlich 49 unter dem Hut, dann machte oft genug die Weigerung des letzten

alles zunichte.“ Er spricht auch vom Bürokratismus, dass bei den „neuen 25 kV-Leitungen für die Kreuzungen (Überführungen) der staatlichen Leitungen und Straßen sogenannte 'Starre eiserne Gerüste' ... verlangt wurden“, die in ganz Europa unüblich waren.

### ***Der Höhepunkt der Gesellschafts-Entwicklung: der Bau der Gosauwerke und das weitere Leitungswachstum***

Die Jahre von 1909 bis 1914/15 brachten im Bemühen von Josef Stern den vorläufigen Höhepunkt, die Elektrizitätswirtschaft von Gmunden aus zu einem führenden Faktor im Wirtschafts- und Verkehrsgeschehen von Oberösterreich zu machen. Stern ließ nichts unversucht, seine große Idee von Kraftwerksketten zu verwirklichen und zur gleichen Zeit einen Strommarkt aufzubauen, den man hierzulande weder gekannt, noch vorausgeahnt hat.

„Der Glaube kann Berge versetzen“, dieser Stichsatz trifft für den Einsatz von Josef Stern zu, als es darum ging „seine Gosauwerke“ ins Leben zu rufen. Ein Jahrzehnt musste aber vergehen, von den ersten Entwürfen 1903 bis zur Eröffnung der zweiten, von anfangs fünf geplanten Kraftwerksstufen im Jahre 1914.

Josefine Neumann, Sterns Nichte, erzählte ihren Kindern, dass sie mit ihrem Onkel einmal in Sachen Eisenbahnbau über den Gschüttpass gefahren wäre und ihm dabei der Gedanke der Nutzung der Gosauseen und des Gosaubaches gekommen sei. Stern hat, wie aus zahlreichen Notizbücher ersichtlich, bei jeder Fahrt, ob wie in diesem Fall mit der Kutsche, oder während Eisenbahnreisen stets Beobachtungen angestellt und daraus Ideen entwickelt, deren Machbarkeit hier im Gosautal zur Errichtung seiner größten und interessantesten E-Werke führte, die weltweite Anerkennung fanden.

Die Hochwässer der alljährlichen Schneeschmelze vom Dachstein und den Bergen um Gosau im Trauntal hatten vordem schon daran denken lassen, große Stauanlagen zu bauen, nur um das Wasser aufzufangen und langsam (nutzlos) abfließen zu lassen. Doch die Lösung dazu kam in nützlicher Weise erst von Ing. Stern über seine Kraftwerke dort. Diese Anlagen sollten durch Vergrößerung des Stauvermögens der Gosauseen eine Rückhaltung der Hochwässer des Gosaubaches bewirken, damit eine Wiederholung der katastrophalen Hochwasserüberschwemmungen der Jahre 1897 und 1899 verhindern sowie gleichzeitig das Bachwasser für eine Stromgewinnung abarbeiten.

Das Gosautal zeichnet sich durch drei vorhandene Naturspeicherseen aus, von denen der wichtigste der Vordere Gosausee ist. Der Gosaubach wirkt als Abfluss der großen Dachsteingletscher und empfängt sein Wasser daher ganzjährig zum Teil aus den unterirdischen Höhlen des Dachsteinmassives, die auch Niederschläge benachbarter Flussgebiete anzusaugen vermögen. Daraus erklärt sich die große Abflussmenge, die der Gosaubach nicht bloß während der Schneeschmelze abführt. Die drei Seen, der hintere See, die Lacke und der vordere See bewirken einen natürlichen Ausgleich der Wasserführung.



Verhandlungen mit der Bevölkerung in der Gosau, 1907

Die Nutzung des Baches und der Seen wurde als Gosau-Werke-Projekt von Stern & Hafferl in fünf Stufen geplant, mit einem Gefällsunterschied von 522 m. Dabei sollten ein Kraftwerk am Hintersee (I), eines bei der Seelacke (II), das dritte am Vordersee (III), ein viertes beim Gosauschmied (durch eine Geländeschwelle; IV) sowie ein fünftes in Steeg am Hallstättersee (V) entstehen. Die Stufen I, II und IV hätten 1510 PS, die Stufen III bzw. V 1320 wie 8145 PS an Leistung erbracht.

Langwierige Untersuchungen von Wassermengen und Bodenbeschaffenheit waren erforderlich. Doch der Realisierung standen noch ganz andere Probleme entgegen: Ein privater Fabriksbesitzer besaß eine alte Wasserrechtskonzession in Gosau. Die damalige Staatseisenbahn plante die Bahnlinie Stainach-Irdning zu elektrifizieren und zu diesem Zwecke ebenso in Gosau ein Kraftwerk zu bauen. Mehrere einheimische Bachanrainer wollten auf ihre alten Mühlen- und Sägewerkswasserrechte nicht verzichten, desgleichen machten 38 Besitzer ihre Weide- und Streurechte geltend. Die Staatsforste sahen ihre Holzdriftung und die Fischereiwirtschaft gefährdet. Ganz Gosau lehnte das Ansinnen „der Firma“ ab!

Trotzdem reichte Stern & Hafferl am 28. Feber 1907 sein Projekt bei der Bezirkshauptmannschaft in Gmunden ein und ersuchte um kommissionelle Verhandlungen zur Erteilung der wasserrechtlichen Konzession. Vom 14. bis 19. Oktober fanden in Gosau äußerst schwierige Verhandlungen statt. Genannter Fabrikant und auch die übrigen fordernden Parteien konnten mit Geld abgefunden werden, dazu verlangten die in ihren Weiderechten geschädigten Bachanrainer kostenlosen Strom und die nachmals sogenannten „Weidelampen“ - ebenfalls unentgeltlich. Die Verhandlungen gelangten aber erst im Jahre 1909, nach einer mit den österreichischen Staatsbahnen über die Lieferung von Bahnstrom zustande gekommenen Vereinbarung, zu einem Abschluss. Historisch betrachtet ist es eine der Glanzleistungen in der Geschichte der EW Stern & Hafferl, dass bei diesem Wettbewerb um die Konzession im Gosautal durch ein Übereinkommen mit dem Eisenbahnministerium der Staatsbahn eine entsprechende Option auf Bahnstrom aus den zu errichtenden Gosauwerken gesichert wurde. Nur so konnte die Verwertung dieser bedeutenden Wasserkräfte für die allgemeine Überlandversorgung im Jahre 1909 sofort in Angriff genommen und das Brachliegen dieser für die Elektrizitätsversorgung von Oberösterreich, Salzburg und der Steiermark so wichtigen Kräfte verhütet werden.

Ing. Marx erzählte darüber: „Ich erinnere mich an ein Gespräch, das Ing. Stern auf einer Bahnfahrt von Wels nach Gmunden mit mir führte. Er sagte, dass er heute eben zum hundertsten Male beim Eisenbahnministerium in Wien war, um wegen der Erteilung der Konzession für den Ausbau der Gosau-Wasserkraft zu verhandeln.“



Hoher Besuch am Gosausee 1910 zwecks Besichtigung

Noch ein wesentlicher Punkt wurde geregelt: die Finanzierung der ganzen Sache. Die EW Stern & Hafferl-AG hatte ihr Aktienkapital mit dem Bau der vier Werke von 1906 bis 1908 von 2,0 (1906) auf 2,3 (1907) und 4,0 (1908) Millionen Kronen aufgestockt, dem ein Werkswert von 5,2 Millionen Kronen gegenüberstand. Kredite bestanden in Höhe von 750.000 Kronen. Jetzt, 1909, wurde das Gesellschaftskapital auf 6,0 Millionen Kronen erhöht und zugleich eine Anleihe, in 50 Jahren rückzahlbar, in Höhe von 3,0 Millionen Kronen aufgenommen. Sehr bedeutsam für die Zukunft des Unternehmens war der Umstand, dass der oberösterreichische Landtag am 21. Oktober 1909 „in Anbetracht der Wichtigkeit und der entsprechenden Größenordnung des Ausbaues der Stromversorgung“ beschloss, sich an den EW Stern & Hafferl mit einer Millionen Kronen (16 % der Aktien) zu beteiligen.

Der Landesausschuss (heute Landesregierung) sollte dabei zur Sicherung des Einflusses der Landesverwaltung auf die Verbauung und Ausnützung der Wasserkräfte des Landes einen möglichst großen Teil der neu zu emittierenden Stern & Hafferl Aktien erwerben. Die Geldmittel gedachte man durch eine Darlehensaufnahme bei der Kommunal-Kredit-Anstalt des Landes und der „Oberbank“ zu beschaffen. Damit wurde erstmals das öffentliche Interesse an der Stromversorgung bekundet.

Im Verwaltungsrat saßen jetzt neben Präsident Stern, Vizepräsident Dr. Jäger, den zwei Herren der Oberbank, Ing. Hafferl und seinem Freund Marx, vom Land auch Dr. Josef Schlegel (der spätere Landeshauptmann). Dr. Jäger spielte bei der ganzen Aktion sicher eine Schlüsselrolle; er war nicht nur der Freund von Ing. Stern und Mitaktionär, sondern ab 1909 Präsident der „Oberbank“ und schon seit 1904 Landeshauptmannstellvertreter.

Ab 15. Juni 1909 wurde die „Konzession zur Ausnützung der Wasserkräfte im Gosautal zum Zwecke der Erzeugung von Elektrizität“ erteilt, zunächst auf 40, wenig später auf 60 Jahre.

Bereits im Mai 1909 war Baubeginn, das gesamte Bauwerk hat das Bauunternehmen Stern & Hafferl (zugleich Konzessionsinhaber wie Projektant) selbst ausgeführt; Bauleiter waren Ing. Hugo Neumann und Ing. Peschek. Die sehr genauen, ja perfekt genauen Triangulierungsarbeiten und das Abstecken besorgte Ing. Hafferl, wie Ing. Neumann schreibt. Die Genauigkeit beim über zwei km langen Hauptstollen soll auf den Zentimeter gestimmt haben.

Es ist ganz interessant festzustellen, dass jetzt von Stern & Hafferl bei dieser und allen folgenden Hochdruckanlagen fast ausnahmslos nur mehr die gesicherte Führung des Triebwassers in bauaufwendigen Stollen angewendet wurde. Obwohl im Gosautal anfänglich (1903) ein Lehenkanal für die Oberwasserführung geplant war, sind nun hier mit Rücksicht auf die Erfahrungen vorausgehender Bauten und die hierorts zahlreichen Lawinengänge und Schutthalden, welche im Zuge dieser Kanaltrasse erhoben wurden, nur Hangstollen zur Ausführung gekommen.

Von den fünf geplanten Anlagen wurden nur die zwei größten in zwei Etappen in Angriff genommen (eine Dritte, die Stufe IV ist erst 1969 entstanden).

Die größte, Steeg, begann die Firma mit einer Wasserfassung im Klaushof, welche eine bewegliche Schützenwehr besorgte und zwei anschließende Klärbecken umfasste. Dieses Betriebswasser wurde in einem 2750 m langen Stollen längs eines Hanges und Dammes sowie einem 2100 m langen Bergstollen quer durch den Löckerkogel zu einem Felswasserschloss von 8 x 25 x 21 m Ausmaß (Fassung 4000 m<sup>3</sup>) geleitet, um dann in einer eisernen Druckrohrleitung in das Krafthaus Steeg zu gelangen. Die Nettofallhöhe dieser Anlage betrug 199 m! Im ersten Ausbau (1910/11) kamen nur ein Druckrohrstrang und vier Drehstrommaschineneinsätze zur Ausführung. Neben dem großen Krafthaus entstanden eine Werkstätte sowie Betriebsleiter-, Personal- und einfachere Wärterhäuser.



Wasserschloß Steeg, 1911

Der Bau dieser Anlage dauerte von Mai 1909 bis Dezember 1910 bzw. Feber 1911. Ing. Neumann hat darüber genaue Aufzeichnungen hinterlassen. Besonders berichtet er über die Stollenbautätigkeit. Der Hauptstollen, über zwei Kilometer lang, wurde von zwei Seiten gleichzeitig

bearbeitet. Angefangen hat man mit der Seite von Steeg am 26. Mai 1909. Bis zum 31. August erfolgte der Bau-fortschritt per Handbohrung. 167 Laufmeter wurden in 95 Arbeitstagen von 1129 Mineur- und 528 Schlepperschichten besorgt; 1,75 m pro Tag. Ab dann kamen bis zum Stollendurchschlag elektrische Stoßbohrmaschinen zum Einsatz, 1036 Laufmeter konnten in 295 Arbeitstagen von 3943 Mineur- und 4676 Schlepperschichten bewältigt werden; 3,5 m pro Tag. Von Gosau aus begann man am 7. Juli; bis 20. Oktober 1909 nur durch Handbohrung. In 98 Tagen wurden 131 Laufmeter mittels 1073 Mineur- und 408 Schlepperschichten erreicht. 1,4 m war Tagespensum. Bis zum Durchschlag am 27. Juli 1910 kamen insgesamt 721 Laufmeter innerhalb 239 Tage mit 2629 Mineur- und 2943 Schlepperschichten zustande. Drei Meter im Tag schafften die Arbeiter schließlich mit nun verwendeten Presslufthämmern.

Zeitgleich mit dem Stollenbau ist am Klaushof gearbeitet worden; nach dem Juli 1910 entstand das riesige Wasserschloss. Der Rest des Jahres bis Anfang 1911 verging mit den Druckrohrverlegungen und Hochbautätigkeiten wie Einrichtung des Unterwasserkanals in Richtung See. Am 13. Dezember 1910 konnte die Eröffnung des Betriebes der Stufe V gefeiert werden, die erbrachte Leistung war 8.100 PS (5.900 kW).

Die zweite Stufe unter dem vorderen Gosausee entstand ab Juli 1910 mit Errichtung von neuen Zufahrtsstraßen und dem Bau eines Staudammes, der im November 1911 fertig wurde. Infolge von Finanzierungsproblemen dauerte die Beendigung dieser weiteren Anlagen von 1912 bis Anfang 1914.

Das Bau-Unternehmen Stern & Hafferl hat das Bauwerk daher vorerst als Generalunternehmer auf eigene Rechnung erstellt und erst ab 1916 die Begleichung von den EW Stern & Hafferl verlangt.

Durch die Staumauer war es möglich, den See im Sommer um 13 m über den natürlichen Wasserspiegel aufzustauen. Der anschließende Druckbergstollen ist noch heute 1,5 km lang; er führt ebenfalls zu einem Wasserschloss, von dem wiederum eine Druckrohrleitung zur Kraftstation gelangt. Der Unterwasserspiegel liegt 125m unter dem mittleren Seespiegel. 1913 wurde ein Drehstrommaschinensatz aufgestellt, seine Leistung: 2.500 PS (1.550 kW).

Der Baubetrieb wurde durch eigenes, von der Baufirma aufgenommenes Personal, und Leute von Akkordunternehmern durchgeführt, die aber eine Minderzahl darstellten. Es sind überall Arbeiterwohnholzgebäude (32) errichtet worden, mit Küchen und Sanitätsbereich.

Der Bau ging nicht ohne Unfälle vor sich und hat auch einige Menschenleben gefordert. Ing. Neumann lebte die ganze Zeit in Steeg, seine Mutter führte den Haushalt und starb dort.

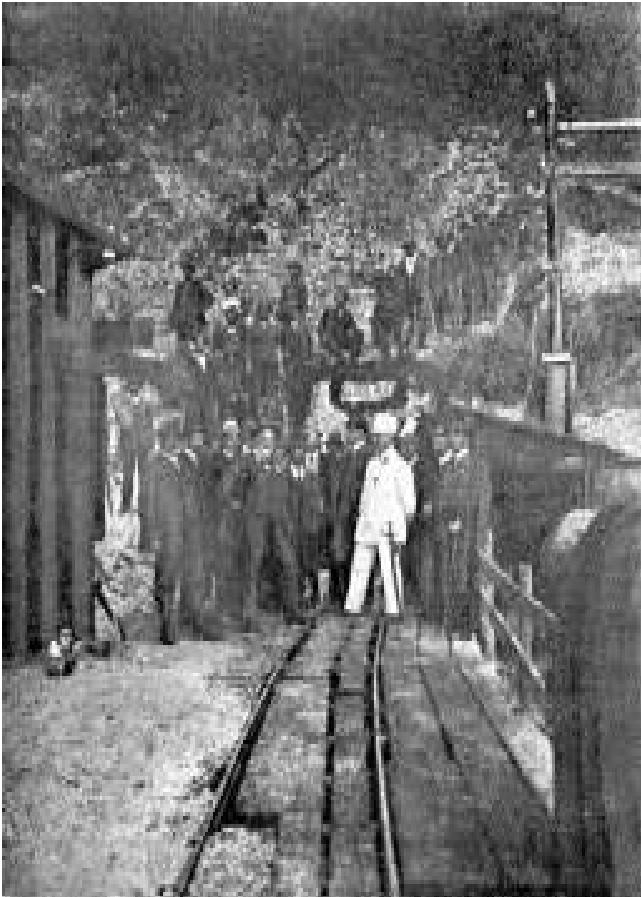


Gosau-Werk III, 1913/14

1909 kamen maximal 331 Personen zum Einsatz, in der Winterzeit im Durchschnitt 101. 1910 waren es im Höchstfall 354 Leute, durchschnittlich 250 Arbeiter. Dazu zählten viele Einheimische wie ein Alois Putz, der im August 1909, 18 Jahre alt als Hilfsarbeiter eingestellt wurde. Oder Johann Sams, der seit Dezember 1909 ebenfalls 18jährig als Schlosser, Rapport- und Schichtschreiber bei der Klaushofbaustelle Beschäftigung fand.

Sams erzählte nach 46 Dienstjahren bei den EW Stern & Hafferl bzw. ihren Rechtsnachfolgern: „... die Arbeitszeit lief von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends ... Es gab zu Weihnachten bei Stern & Hafferl stets auch eine nette Weihnachtzulage (bei freier Wohnung und 90 Kronen

monatlich) ... Bei Schwerarbeiten, wie beim Stollenbau, waren je nach Arbeitsfortschritt hochwillkommene Stollenprämien zu verdienen (Normalleistung 40 m / 14 Tage, bei 45 m 50 Kronen, bis zu 55 m 240 Kronen). Und zu besonderen Bauereignissen, etwa beim Stollendurchbruch, spendete die Firma Freibier ... Gottlob hab ich nie (beim Gosaubau) einen wesentlichen Unfall erlitten, auch sonst lief mein Leben in der Einsamkeit ziemlich ereignislos ab.“



Stollendurchbruch nach 2055 m am 27. Juli 1910

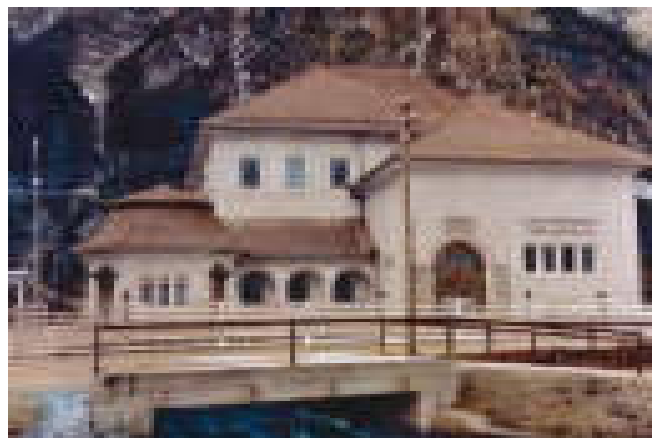
Putz berichtete: „Wir hatten viele Fremdarbeiter am Bau der Gosauwerke, vor allem Italiener, aber auch Mazedonier. Diese Leute lebten so, wie sie es in der Heimat gewohnt waren, sie führten ihre Tänze auf, sie sangen ihre Volkslieder und musizierten auf ihren oft eigenartigen Instrumenten. Weniger erfreulich war es, wenn die Kerle in Streit und Rauferei gerieten oder gar, wenn es arge Trunkenheitsszenen und Messerstechereien gab ... Herrn Oberbaurat Stern sah ich im Laufe der Jahre öfter; ... ich weiß, dass dieser tüchtige Mann von uns allen, Angestellten und Arbeitern, sehr verehrt und geschätzt wurde. Jedermann sprach mit Hochachtung von ihm.“



Kraftzentrale Steeg, Bauarbeiten 1910

Gute Leute wie Sams wurden nach der Fertigstellung im Dezember 1910 als Maschinist und Schalttafelwärter, Putz 1911 zur Tagarbeit in der Zentrale Steeg eingeteilt. Sams und Putz bestätigen gemeinsam in ihren Erinnerungen, dass die „Anlagen schon so vortrefflich und so gut gebaut“ waren, dass „es kaum jemals größere Störungen gab.“ Sams erlebte „nur eine einzige größere Betriebsunterbrechung in den vielen Jahren. Der Stollen war verschottert und wir standen deswegen etwa vier Wochen still.“

Ing. Stern meinte am 2. Mai 1911: „(1910) waren wir bestrebt, die durch die Erwerbung des Gosauwerkes (Steeg) neu gewonnen Kräfte abzusetzen; dies ist uns auch zu einem namhaften Teil schon gelungen ...“ Mit Erwerbung meinte er, dass das Bauunternehmen Stern & Hafferl wie bei allen Kraftwerksbauten während dreier Monate einen Probetrieb führte und dann erst das Werk an die EW Stern & Hafferl übergeben hat.



Steeg, Kraftzentrale 1911



Die Vereinigte Gesellschafts-Werkstätte, 1911 eröffnet

Abschließend ist zum Thema Gosauwerke anzumerken, dass Steeg (oder Gosau V) Spitzenlastkraftwerk war, das mit seinem Drehstromanteil das österreichische Überlandnetz versorgte (die noch nicht installierten Wechselstromeinrichtungen hätten die k.k. Staatsbahnen versorgt). Die Anlage am vorderen See (Gosau III) wirkte hingegen als Winterspeicherwerk.

1911, als die EW Stern & Hafferl bereits über einen eigenen, größeren Betriebsmittelpark verfügten, beteiligte man sich am Bau der sogenannten „Gesellschaftswerkstätte“ in Gmunden. Zusammen mit der G.E.A.G. wie der Baufirma wurde ein Gelände bei dem alten Kraftwerk erworben (an Stelle des heutigen Energie-AG Turms) und mit Werkstätten überbaut, die zu Anfang 1914 ihren Betrieb aufgenommen haben.

Der rasche Ausbau der Wasserkraftwerke spiegelte sich bei der Stromerzeugung und im Leitungsbau wieder. Zu Beginn 1914 waren 69 (Ende 1914 gar 82) Städte, Märkte und Gemeinden mit Strom von den EW Stern & Hafferl versorgt, davon 8 (11) in Form von E-Genossenschaften. Diese neue und lange beibehaltene Art Energie zu kaufen, aber den Leitungsbau selbst zu besorgen, ist in den ländlichen Gemeinden oft vorgekommen. 137 Großabnehmer zählten schon zu den Kunden; alle zusammen verbrauchten 1914 die fast vierfache Menge an Strom als man 1906 abgegeben hatte.

Der Netzausbau, unter Leitung der Ingenieure Marx und Karl Stern, umfasste nun 622 km Hochspannungs- und 210 km Niederspannungsleitungen, etwa die doppelte Länge als bei Tätigkeitsbeginn der E-Werke; die Trafostationen hatten sich gleichfalls verdoppelt (247). Erfasst waren jetzt nach etwas über 10 Jahren vor dem Ersten Weltkrieg direkt die Bezirke Gmunden, Vöcklabruck, Ried, Grieskirchen, Eferding, Teile von Kirchdorf wie

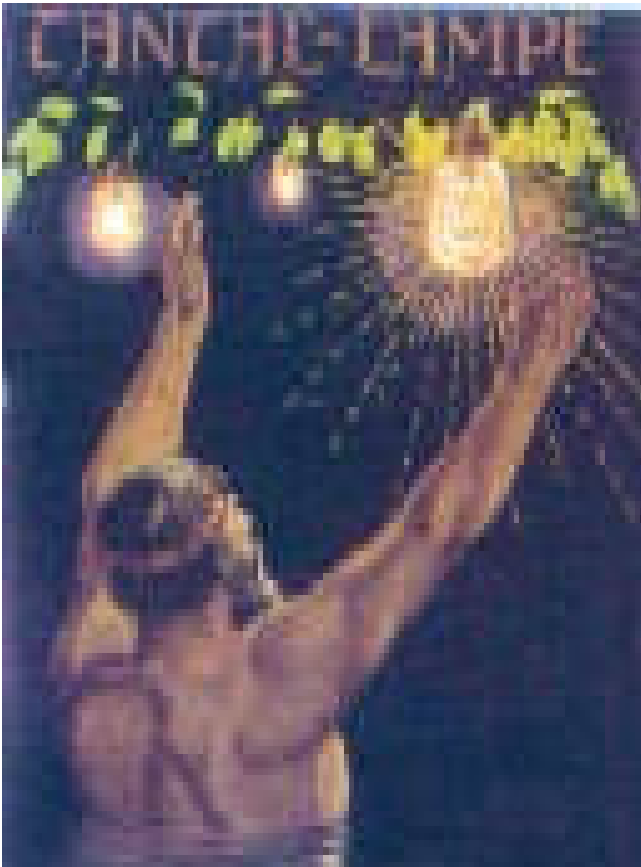
das Umland von Wels, Steyr und Linz; indirekt über den Verbundbetrieb auch die Städte Wels, Linz, Steyr, Salzburg und Hallein. Letztere Städte hatten eigene Stromliefervereinbarungen zwecks Zukaufes von Stern & Hafferl-Strom abgeschlossen, da ihre E-Werke zu klein geworden waren, um den rasch steigenden Bedarf zu decken. In den Kronländern Salzburg und Steiermark sind später Bereiche des Flach- und Tennengaus sowie das Ausseerland in das Stern & Hafferl-Netz einbezogen worden; eine länderübergreifende Versorgung, die es in Österreich-Ungarn sonst noch kaum gegeben hat.

Zu diesem weitreichenden Stromnetz hatte der Bau elektrischer Bahnen durch die Baufirma Stern & Hafferl sehr viel beigetragen, so dass man durch die Linzer Lokalbahn und die Florianer Bahn die Donau und den Steyr-Enns-Raum, durch die Lokalbahnen Gmunden-Vorchdorf und Vöcklamarkt-Attersee bereits entferntere ländliche Gebiete erreicht hat. Im Salzburgischen waren es neben dem Verbund mit Salzburg und Hallein wiederum Fremdenverkehrsprojekte oder wie um Aussee und in Richtung Ennstal die geplante Elektrifizierung der Staatsbahn dort, welche ein Vordringen der Gesellschaft ermöglichen sollten.

Jedes Jahr nahm damals, von 1909 bis 1914, die Netzlänge um 55 % und der Stromverbrauch um 73 % zu. Solche Zuwachsraten hatten andere Industrien kaum zu verzeichnen.



## **Werbemaßnahmen und volkswirtschaftlicher Einsatz am neuen Strommarkt**



Frühe Werbung für Glühlampen

Um solche Ergebnisse laufenden Ausbaues der Wasserkräfte, gekoppelt mit gleichzeitiger Auslastung derselben infolge steigenden Stromkonsums zu erzielen, hat Stern & Hafferl schon verschiedenste Mittel der Werbung angewandt.

Bereits bei den ersten Tätigkeiten in St. Wolfgang und Gmunden war eine Fragebogenaktion gestartet worden, um die Stromanschlusswilligkeit zu testen. Jetzt, bei Baubeginn der jeweiligen neuen Kraftwerke der Gesellschaft und speziell mit Errichtung der Gosauwerke, wurden mögliche Großkunden mit Besuchen von Elektrofachleuten des Unternehmens überrascht. Den Kleinabnehmer hingegen hat man durch Inserate in den Regionalzeitungen (z.B. „Bügeleisen als Hochzeitsgeschenke“) vom Vorteil einer „Elektrisierung“ zu überzeugen versucht.

1909 fand in Linz eine Wirtschaftsausstellung und 1910 in Salzburg eine Haushaltsmesse statt, wo Stern & Hafferl nicht bloß Modelle seiner Kraftwerke als Vorzeigbeispiele einer neuen Industrielwelt zeigte,

sondern zugleich für die Anwendung von Elektromotor und Strom in Industrie bis hin zum kleinen Handwerker geworben hat. Auch Neuerungen für den gehobenen Haushalt (erste Staubsauger) waren neben einer einfach besseren Beleuchtung mittels Glühlampe bei der Arbeit und zu Hause bei der ganzen Bevölkerung die Werbeträger für einen Anreiz zum Stromkonsum. In den Geschäftsberichten tauchen neben Glühlampen und E-Motoren erstmals Bügeleisen, Ventilatoren oder Heiz- und Kochapparate auf, deren Anzahl sich bald verfünzigfachen sollte.

1909 legte Stern & Hafferl eine eigene Broschüre „Nationalökonomische Werte der EW Stern & Hafferl für Gewerbe und Industrie im Lande Oberösterreich im Vergleich zu Dampf-Motoren“ für die ganze Wirtschaft auf, worin Ersparnisse im Betrieb durch Verwendung von Strom bewiesen worden sind.

Seit Anbeginn wurde auch der Fremdenverkehr oder Tourismusbereich einbezogen. Nicht nur, um damit allein touristisch animierende Verkehrsprojekte zu fördern, von einfachen Lokalbahnen bis hin zu eindrucksvollen Bergbahnen auf die Zugspitze, den Schöckl bei Graz oder den Dachsteinhöhlen und der Elektroschiffahrt auf den Salzkammergutseen. Nein, ganze Sommerfrischenorte, Festveranstaltungen, Wasserfälle u.ä. sollten beleuchtet werden und der Betrieb von Sanatorien, Kur-Hotels und Strandbädern mittels „Elektrizität“ attraktiver und moderner sein, um mehr Zielgruppen von Fremden zu gewinnen.



Werbung für „Stromvermietung“

So schreibt der Werbetexter der EW Stern & Hafferl 1912: „Hoteliers und Kurgemeinden, die auf die Hebung des Fremdenverkehrs Wert legen, sollen sich diese billige Möglichkeit, der Gegend (mit Beleuchtungen) einen

festlichen 'Anschein' zu geben, zu Nutze machen ...“ Spötter, denen dies zu weit ging, antworteten in Leserbriefen: „Bald wird es ... keinen Gletscher mehr geben, wo nicht elektrisches Licht erstrahlt und das Alpenglühnen zu jeder Stunde der Nacht zu geringem Entgelt zu sehen sein wird ...“

Den Glanzpunkt dieses gesamten Bemühens, an dessen Spitze Ing. Stern stand, bildeten Aktionen, der Elektrizität landesweite Geltung zu verschaffen. Dazu gehörte jene Entwicklung eines Elektrifizierungs-Projektes, die Staatsbahnstrecke Attnang-Irdning als Musterbeispiel für alle großen Dampfbahnen in der Monarchie vorzuweisen, und damit in Zusammenhang eine publizistisch sehr wirksame, von Ing. Stern bezahlte Studienreise österreichischer Fachleute zu veranstalten. Sie führte durch die Schweiz, Norditalien und Bayern, um bisher dort gemachte, zum Teil hervorragende Erfahrungen im Betrieb elektrischer Alpenbahnen persönlich in Augenschein zu nehmen. Das Ergebnis dieser Tätigkeit wurde in zwei herausgegebenen Denkschriften über die Studienreise und das Elektrifizierungsprojekt einem breiten Publikum zugänglich gemacht.

Ing. Stern und Ing. Hafferl wandten nämlich neben dem Bau der Gosauwerke seit Abschluss des Optionsvertrages mit den k.k. Staatsbahnen 1909 viel Zeit und Geld auf, die ganzen Elektrifizierungseinrichtungen der Linie Attnang - Stainach vom Anschluss an die Westbahn bis ins Ennstal zu planen. Dazu gehörten Pläne von Trassierungen, solche aller elektrischen Anlagen, elektrisch mögliche Betriebsmittel, sowie besonders eine Wirtschaftlichkeitsstudie, welche eine Einsparung des Betriebes pro Jahr um ein Viertel (815.000 Kr. für Dampf-, 593.700 Kr. für elektrischen Betrieb) vorrechnete. Bei Gesamtkosten der Anlage von 4,3 Millionen Kronen und einer Beispielswirkung für viele Bahnen im Staat hätte sich hier eine gute Rentabilität ergeben. Bereits vom 7. bis 11. November 1910 erfolgte eine technische Begehung.

Dieser folgte vom 4. bis 14. Feber 1911 die Studienreise, welche erlaubt hat, acht Bahnanlagen, eine Zahnradbahn und eine Seilbahn, Elektro-Fabriken und E-Lokfabriken, angefangen von der Schweiz über Italien und Bayern, als exemplarische Demonstrationsobjekte aller denkbaren Einsatzmöglichkeiten zu besichtigen. Teilnehmer waren Vertreter aller Ministerien und Staatseinrichtungen, welche Interesse an der Einführung des elektrischen Bahnbetriebes in Österreich hatten. An der Spitze Dr. Arthur Hruschka, Chef der Studienabteilung für Bahninnovationen seitens des k.k. Eisenbahnministerium und von Stern & Hafferl die beiden Gesellschafter wie ihre



*Merano - Überausnahmen  
Blick von Merano: Rollwagen, Privaten, Lokomotiv.*



*Val-Tellinabahn.  
Lecco: Nootinghouse Lokomotiv*



*Schweizerische Inntalbahn:  
Station Beinwill. Gütermotorwagen vor einem Güterzug mit 46 Achsen*

engsten Mitarbeiter auf diesem Gebiet, die Ingenieure Siegfried Hoffer, Karl Stern und Rudolf Messerklinger.

Im Einleitungsteil der damit befassten Denkschrift im Ausmaß von 227 DIN-A 4 Seiten wird gesagt: „Landschaftliche Schönheit allein genügt nicht, um den Fremdenstrom dauernd an sich zu ziehen. Da spielen noch andere Verhältnisse mit ... zeigt sich deutlich (in den österreichischen Alpenländern) Klagen über schwachen

Besuch und kurze Saison ... Verkehrsverhältnisse modernisieren ... länger dauernde Aufenthalte (z.B. auch im Winter bei Einführung elektrischer Bergbahnen zwecks Wintersportausübung) ... (Verbilligung des Bahnbetriebes überhaupt) ... Faktoren in glänzender Weise vereint, zeigt uns ... Schweiz, (Italien und Bayern, wo sich elektrische Traktation (bewährt hat) ...“

Man war begeistert und dankte den Herren Stern und Hafferl von den verschiedensten Seiten für diesen volkswirtschaftlichen Einsatz, den bisher noch keine der anderen E- und/oder Bahn-Unternehmen geleistet hatte. Es wird über diese Studie später geschrieben, dass sie mit der „... Wirtschaftlichkeit der Elektrisierung das finanzielle Moment und (die) volkswirtschaftliche Bedeutung der Kohleersparnis (sowie) die Schonung (der) Kohlevorräte ...“, eindeutig klar gemacht hatte.

Wäre da nicht die ablehnende Haltung der Heeresverwaltung gewesen. 1921 bekannte man, dass „wir heute die Gründe ... (wissen) ... denen (zufolge) die Staatsbahnverwaltung mit ihren Absichten auf Elektrifizierung ... nicht durchdringen konnte“, und meinte das kategorische Nein der Militäroberen, die an Sabotage etc. dachten. Trotz deutlicher Kritik des Eisenbahnministeriums, durch „große Schwierigkeiten in der Kohleversorgung, ... Winter ... gesamte Bevölkerung, Industrie und Betrieb der Bahnen schwer ... leidet“, ergab sich kein Meinungsumschwung. Stern und Hafferl haben zwar noch vom April bis Juni 1912 eine politische Begehung des Salzkammergutbahn-Elektrifizierungsprojektes erreicht, mussten es dann aber bis in die Nachkriegsjahre „schubladisieren“.



Begehung zwecks Elektrifizierung der Trasse Attnang-Stainach, 1911

Dennoch wurde die Planung 1923/24, vor dem Tod von Ing. Stern, als erste Elektrifizierung der neuen Bundesbahnen Österreichs verwirklicht, und Stern & Hafferl war damit in diesem Bereich von Stromnutzung und Verkehrserneuerung Wegbereiter geworden!

### ***Stern & Hafferl projiziert monarchieweit Wasser-Kraftwerke***

Durch die nun allseits bekannten Aktivitäten und allorts erregte Aufmerksamkeit des Unternehmens, ist man verstärkt an das Projektbüro der Firma herangetreten, Planungen von Energieversorgungsanlagen großen und kleineren Umfangs zu erstellen und hat auch fallweise Gutachten eingeholt. Stern & Hafferl konkurrierte so im ganzen alten Österreich mit den bedeutendsten Kraftwerkserbauern und bewies damit seine weithin anerkannte Sachkompetenz in Sachen Elektrizität.

Es sind von 1905/06 bis 1914 von Vorarlberg bis Böhmen, von Bayern bis Dalmatien neben neun eigenen (davon sieben ausgeführten) Projekten 17 fremde Kraftwerksanlagen geplant und weit über 20 Gutachten verfasst worden (die Summen ergeben sich nach der bisherigen Archivdurchsicht und können höher sein).

Eine erste Gruppe bildete eine Fortsetzung der ersten Fremdprojekte von 1903/05, die über Ausschreibungen und Anfragen von Bahnverwaltungen an das Büro gekommen sind. Dazu gehörten Wasserkraftwerke an der Salzach (1905), Ill (1906), am Isonzo (1907), an Lammer, der Četina und bei Knin (alle drei 1908).

Ab dann waren es unterschiedlichste Auftraggeber, welche vorhandene Pläne neu bearbeiten ließen oder völlig neue Energieanlagen wünschten. Bei Budweis bemühte sich eine Fabrik um eine Anlage, ebenso an der Enns bei Stein (beide 1909) wie im Kärntner Mühldorf (1910). Interessengemeinschaften bzw. Kraftwerkkomitees wandten sich im Falle eines Kraftwerkes am Zellersee (1910) und bei Krems an der Donau (1911) wie bei Wallsee (1913) an Stern & Hafferl. Wiesner in Altheim ersuchte um eine Planung (1912), für die Zugspitzenbahn brauchte die Münchner Lokalbahngesellschaft ein Werk (1913) und die Familie Wittgenstein benötigte für Holztransporte aus dem Kärntner Bären- bzw. Bodental einen Mischtyp aus Dampf- und Wasserkraftanlage (1914).

Auch die EW Stern & Hafferl waren nun (1910) an einer Wiederbelebung des Seewerk-Projektes in Gmunden interessiert. Sie beauftragten das Büro, auch ein Konzept für eine Kraftwerksskette an der Oberen Traun im Ausseerland zu entwickeln, das 1911 einen Monat vor einem ähnlichen Plan der Staatseisenbahn abgegeben werden sollte. Weitere Gutachtertätigkeit betraf meist kleine und ältere, jetzt wieder interessante Kraftanlagenprojekte, deren Durchführung der Krieg verhindert hat.

## ***Kriegsbedingte Probleme und kriegswirtschaftlicher Einsatz der Gesellschaft***

Die bisher so glücklich verlaufene Bautätigkeit der E-Werke wurde bei Kriegsbeginn ab August 1914 einschneidend unterbrochen, wenigstens in der ersten Zeit.

Max La Roche schreibt. „Juli-Ende 1914! Mobilisierung, Kriegsbeginn, Einrücken der Reservisten und Landstürmer, empfindliche Lücken im Personalstand, der im Handumdrehen auf ein Drittel zusammengeschnitten war! Die Aufrechterhaltung des Betriebes war erste und wichtigste Sorge geworden; Ersatzkräfte mussten aus dem zurückbleibenden Restbestand der Leitungsarbeiter ausgesucht, schnell abgerichtet werden und in den Werksbetrieb einspringen. Die Außenarbeiten kamen vorläufig zum Stillstand, erst nach Wochen konnten sie durch Zuziehen älterer und militärfrei gebliebener Kräfte wieder langsam fortgesetzt werden.“

„Zur Überwachung unserer (Strom-) Erzeugung, die als kriegswichtig galt, wurde uns ein Leutnant als militärischer Leiter zugeteilt und als Abwehr gegen Sabotageakte standen beim Traunfall-, Offensee- und Steeger Werk bewaffnete Veteranen Tag und Nacht Posten, bis sich nach Monaten die allgemeine Furcht vor Saboteuren wieder gelegt hatte.“

„Im Herbst 1914 wurde zur Ablieferung der Metallvorräte aufgerufen; die Lagerstände mussten geräumt werden, überdies war aus den Freileitungen alles entbehrliche Kupfer auszubauen und durch Eisen zu ersetzen. Wir taten dazu, was nur irgend möglich war.“

Präsident Dr. Stern (er hatte 1914 das Ehrendoktorat der Wiener Technik erhalten) berichtete im Juni 1915 vor der Generalversammlung der Gesellschaft, dass ganz besonders die Einstellung von Fabriken ein Problem gewesen wäre, weil die Eigentümer auch die vertraglich festgelegten Strompauschalen unter Berufung auf höhere Gewalt verweigert haben. Zu dieser Einnahmenminderung „gesellte sich neben den schwebenden Schulden der enorm hohe Zinsfuß der Österreichisch-Ungarischen Bank, die unmittelbar nach Kriegsausbruch ... Erhöhung unserer Ausgaben ... brachte ...“ Bereits 1913 hatte man das Aktienkapital infolge Fertigstellung von Gosau III um 2 Millionen Kronen erhöht, nun musste man so ein Jahr über die Runden kommen. Hierbei half 1915 die Stromlieferung für die Heeresverwaltung.

1916 wird erwähnt, dass sich die E-Werke bereit erklärten, 90.000 kg Kupfer „aus unseren Leitungen und Vorräten abzugeben“ und zwar zunächst zur Herstel-

lung einer großen Kraftleitung, mittels „welcher wir für Heereszwecke ... 4000 PS elektrischer Energie ... liefern werden. Die Kosten der Abmontierung hat die Kriegsverwaltung ersetzt ...“ Damals standen 42 Mann des Betriebspersonals in Militärdiensten.

Seit 1914 wurde auch Kriegsanleihe gezeichnet, 1914 waren es 98.000 Kr., 1915 380.000 Kr., 1916 bereits 1.000.000 Kr., die man sich über eine Schuld bei der Oberbank finanziert hat. Desgleichen erhöhte sich die Verschuldung der E-Werke von 2,7 auf 5,5 Millionen Kronen.



Truppentransporte mit der Bahn, 1914

Dafür verantwortlich zeichnete bereits eine neue Entwicklungsphase der Dinge. Die Kriegszeit brachte nur in den ersten beiden Jahren Rückschläge. So machte der Kriegsverlauf eine Anspeisung militärischer Anlagen notwendig und damit die Errichtung von Leitungsprovisorien in bisher unversorgte Gebiete. Die Gesellschaft legte 1915/16 Hochspannungsleitungen in die Gefangenenlager von Mauthausen (und damit in den Ort) sowie Aschach (mit dem Ort Hartkirchen) und das Militärlager von Enns, wodurch wiederum mit der Stadt Enns im November 1915 ein Stromliefervertrag zustande gekommen ist.

Wesentlicher sollte aber der kriegsnotwendige Bau neuer Kraftwerke und einer Aluminiumfabrik werden. Präsident Dr. Stern schrieb am 2. März 1916 an Ing. Marx: „... bei uns gibt es jetzt großartige Arbeiten. Der Bau einer Hochspannungsleitung nach Lend ... Ausbau neuer Wasserkräfte ... große Fabriksbauten für elektrochemische Werke. Sie können sich denken, wie geplagt wir sind, da wir keine entsprechenden Hilfskräfte haben und auch unsere altbewährten Herren nicht frei gemacht werden. Obwohl wir schon zweimal um Ihre Freimachung ansuchten (Marx stand in Südtirol im Einsatz), wurden wir immer in allen Instanzen abgewiesen. Es würde mich freuen, von Ihnen ... Zeilen zu erhalten, dass es Ihnen gut geht.“

### ***Bau neuer Wasser-Kraftwerke und Erweiterung der Geschäftstätigkeit auf Anforderung der Heeresverwaltung in Richtung Bergbau sowie Aluminiumerzeugung***

Noch vom Jahre 1911 datiert ein Brief von einem zweiten Pionier der Wasserkräfte in Oberösterreich, Dr. Carl Beurle, dem Mitbegründer der Linzer Tramway- und Elektrizitätsgesellschaft, mit dem er Baurat Ing. Stern auf ein Kraftwerksprojekt an der Großarl Ache der Herren Dr. Just und Ing. Buchleitner aufmerksam gemacht hat. 1913 bot ein anderer Salzburger Anwalt, Dr. von Vilas, Stern nochmals eine damit verbundene Konzession an, aber erst im Dezember 1915 ist dieses unter dem Namen „Großarl“ geführte Projekt für Dr. Stern und die EW Stern & Hafferl von echtem Interesse geworden.

Bald nach Beginn des Krieges im Juli 1914 hatte sich in vielen österreichischen Rüstungsbetrieben empfindlicher Mangel an Metallen, vor allem an Kupfer und Aluminium, bemerkbar gemacht. Aluminium benötigte zur Erzeugung den Rohstoff Bauxit und das Produktionsmittel Strom. Dieses vorgeplante Projekt Großarl stand daher in Zusammenhang mit dem 1899 als erster Aluminiumhütte Österreichs gebauten Werk in Lend. Nun, da Lend mehr Energie brauchte und noch ein Werk anderswo errichtet werden sollte, um diesen Rohstoffengpass zu beseitigen, wandte sich das k.k. Kriegsministerium an die E-Werke Stern & Hafferl um Unterstützung. Die Mittelsperson war der berühmte Elektrotechniker Hofrat Hochenegger als Experte des Ministeriums, der Dr. Stern kontaktierte. Die Herren kannten und schätzten sich schon lange. Im Herbst 1915 erfolgten Gespräche und man musste in der Schweiz (Lend gehörte einem Schweizer Konzern) nach einem erfahrenen Fachmann suchen, nämlich Ing. Wilhelm Wiederkehr, der schon in Lend gearbeitet und dann einen neuen Betrieb in Italien eingerichtet hatte. Weiters wurden wieder über Dr. Beurle die noch aufrechten Konzessionen für ein Wasserkraftwerk in Großarl um 150.000 Kr. erworben, während Steeg (neben dem Werk Gosau V gelegen) zum Standort einer zweiten Aluminiumfabrik bestimmt worden ist.

Als erstes stellte man eine Fernleitung Gosau-Lend mit 60 km Länge her, die von Gosau III über die Zwieselalpe, Annaberg und Wagrein nahe Großarl bis nach Lend reichte (Jänner – April 1916), um die Aluminiumhütte mit 4.000 PS Kraft zu versorgen (und die Baustelle Großarl zu bedienen).

Zweite Aktion war der Bau von Großarl zwecks noch besserer Strombelieferung von Lend. Dabei wurde das Bauunternehmen Stern & Hafferl eingeschaltet. Der Bau benötigte elf Monate, vom Feber 1916 bis Feber 1917.

Dr. Stern, so schreibt ein späterer Betriebsleiter von Großarl, wusste „als hervorragender Ingenieur und Techniker ... die gegebenen Verhältnisse, große Fallhöhe sowie das reiche Wasserdargebot der Großarl Ache so auszunützen, dass dem Zweck des Bauvorhabens in kürzester Zeit voller Erfolg beschieden war.“ Am 16. Feber 1916 wurden 80 Kaiserschützen zum Bau der schon erwähnten Leitung nach Lend beordert und nach Fertigstellung dieser Arbeit Anfang April zum Bau des Werkes Großarl abkommandiert, wo schon 300 kriegsgefangene Italiener in drei rasch aufgestellten Baracken untergebracht und sofort eingesetzt worden sind. Die Bauleitung hatte in bewährter Weise nach seinem eigenen Kriegseinsatz Ing. Hugo Neumann inne. Die militärischen Agenden führte Oberleutnant Tutzer. Ing. Neumann unterstützten Baumeister Rossi und Zimmerer Matthias Tschenett. „Es hub ein eifriges Werken und Zimmern an. Wege mussten gebaut, Bäume gefällt und alles Material unter großen Schwierigkeiten antransportiert werden“. Ein Stollen im Zufahrtsweg zum neuen Werk von 50 m Länge wurde von italienischen Mineuren händisch gebaut. Dank einer 1880 neu erbauten Straße wurden Maschinen- und Rohrteile vom Bahnhof St. Johann mittels Pferdezug bis ober das Werk gebracht. Durch die gute Zusammenarbeit aller konnte die Anlage nach nur elfmonatiger Bauzeit in Betrieb gehen und Lend über eine neue Stichleitung angeschlossen werden (Feber 1917).



Wasserkraftwerk Großarl I, gebaut 1916/17

Während der unglaublich kurzen Bauzeit wurden 2880 Meter Hanggerinne (wegen Zeitnot kein Stollen, sondern 2400 m Holzfluder, 480 m gemauerte Kanäle) hergestellt, sowie die 400 m lange Druckrohrleitung vom Wasser-

schloss bis in das Werk verlegt. Der Hangkanal, das bekannte „Gerinne“, sollte ursprünglich als Provisorium bloß vier Jahre bestehen bleiben. Der Plan, das Gerinne durch einen Stollen im Hang zu ersetzen, scheiterte aber später an der Eigenart des Gesteins. Das Werk Großarl nützte bei seiner Entnahme ein Teilgefälle von 90 Metern aus. Seine Ausrüstung bestand aus zwei Francissturbinen. Gletscherwasser von den Tauern verstärkten die Ache zu einem mächtigen Hochgebirgsbach, der noch heute das Werk betreibt. Seine Leistung: 4.400 PS.

Dr. Stern wusste übrigens den Arbeitsfortschritt für die Arbeitenden in einer für diese vorteilhaften Weise, aber anders als in Gosau zu fördern. Waren die Maurer der Gerinnesockel im Verzug im Gegensatz zu den Gerinnezimmerern, dann versprach er ersteren eine namhafte Summe, sobald sie die Zimmerer einholen sollten und umgekehrt; keine der beiden Arbeitsgruppen wusste, dass das Versprechen an beide Seiten abgegeben war. Eine um die andere Gruppe trachtete danach, die andere zu überrunden; die Prämie erhielten dann die Zimmerer, doch auch die Maurer schnitten nicht schlecht ab. An Rundholz wurden insgesamt 4000 Festmeter verbraucht, wozu man die Prensäge erwarb, die noch lange im Besitz von Stern & Hafferl bleiben sollte. Sie verfügte über eine kleine Dampfkraftanlage, die Ing. Stern entwickelt hatte.

Ein kleineres Kraftwerk war zwischenzeitlich auch erworben worden, das E-Werk Fuchs in Schwanenstadt, das seit Beginn des Jahres 1916 zu den E-Werken gehörte und von Gleichstrom auf Drehstrom (1916/17) umgebaut wurde. Damit war die Stadt Schwanenstadt einbezogen und sind neben den erwähnten Leitungen aus militärwirtschaftlichen Erwägungen bis 1918 bloß kleinere Ergänzungen des Netzes im Innviertel, dem Raum um Linz und Steyr wie im Flachgau erfolgt.

Insgesamt erhöhte sich die Leitungslänge von 888 km (Ende 1914) auf 1024 km (Ende 1918), wovon die meisten für die Heeresverwaltung aufgezogen wurden. Durch den Sekundäreffekt waren aber jetzt 93 Gemeinden anstelle von 82 erfasst. Auch der Stromverbrauch war nur im ersten Jahr rückläufig (37,7 vorher 38,3 Mill. kWh), um sich bald (1916) auf 56 Mill. kWh und schließlich (1918) fast 69 Mill. kWh zu erhöhen, d.w. um zwei Drittel an kWh mehr als 1914.

Dazu hatte auch die dritte, große kriegswirtschaftliche Tätigkeit, die Errichtung der Aluminiumfabrik in Steeg von 1916 auf 1917 beigetragen, die in einem eigenen Kapitel mit dem Bergbau behandelt wird. Nur soviel sei vorausgeschickt, dass unter Leitung von Ing. Karl

Stern drei Fabriken mit zahlreichen Nebengebäuden entstanden und inzwischen von Ing. Neumann 1916 in Dalmatien und später im Sommer 1918 in der Unterlauscha Freischürfe auf Bauxit als Rohstoffbasis untersucht und erworben worden sind. Für den Bau der Fabriken und die Schürfe zeichnete das Bauunternehmen Stern & Hafferl verantwortlich.



Auf der Suche nach Bauxitschürfrechten in Dalmatien, Hugo Neumann fährt 1916 nach Dalmatien

Die sich zu Kriegsbeginn abzeichnende Finanzkrise der E-Werke konnte durch die Heeresstromlieferung und den dazu nötigen Anlagenbau bzw. Aufstockung des Aktienkapitals und neue Darlehen gemeistert werden. 1916 wurde auf 10 Mill. Kr., 1917/18 auf 12 Mill. Kr. erhöht; der Schuldenstand betrug 1918 15 Mill. Kr. – zuzüglich der Obligationsanleihe von 2,9 Mill. Kr. und den jetzt wertlosen, gezeichneten Kriegsanleihen (1918: 2,6 Mill. Kr.). Dem Gewinn aus 1913 (680.000 Kr.) stand ein um die Hälfte erhöhter (1918: 1,1 Mill. Kr.) gegenüber, die Dividende (7,5 bzw. 8 %) war in etwa gleich geblieben, der Kaufwert allgemein durch die Kriegsinflation stark vermindert. Dem standen aber mit den Steeger Fabriken zu Kriegsende sehr gute, mit 31 Mill. Kr. bezifferte Anlagewerte gegenüber, deren Vermögenswert weitaus größer gewesen ist.

## ***Die Nachkriegszeit allgemein bis zum Tod der Firmengründer 1924/ 25***

Der Zusammenbruch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie bedeutete auf vielen Gebieten wie dem Energiesektor eine Umstellung und brachte natürlich auch für die Stern & Hafferl E-Werke eine Fülle von Problemen.

Die großen Braunkohlevorkommen und umfangreichen Steinkohlelager waren verloren gegangen, die einheimischen Kohlegruben zum Großteil veraltet und vernachlässigt und das Stromnetz selbst, so bereits vorhanden, durch die Kupferentnahmen und andere Abnützungen großteils zu erneuern. Die Wasserkraft rückte zum neuen, bedeutendsten Energieträger auf, und man musste den eingetretenen Energienotstand durch intensivierten Wasserkraftwerksbau und Errichtung kalorischer Großanlagen, mit eigener Kohle betreibbar, begegnen. Es war eine Zeit der Entwicklung neuer, viel größerer Kraftwerksanlagen, die riesige Investitionssummen benötigten und eine Unterstützung von öffentlicher Seite. Damit verbunden waren die Schwierigkeiten von Inflation und Materialbeschaffung wie die Sorge vor etwaiger Sozialisierung der E-Werke.

Dr. Stern meinte dazu 1919: „Inwieweit unser Unternehmen von der Sozialisierung betroffen werden wird und wie dieselbe die Ertragsfähigkeit unseres Unternehmens beeinflussen wird, dazu können wir Ihnen (den Aktionären) leider nichts Bestimmtes sagen, doch glauben wir, dass allzu große Besorgnisse nicht gerechtfertigt sind, zumal die OÖ Landesverwaltung dem Ausbau der Wasserkraft und Elektrizitätswirtschaft ... das größte Interesse entgegenbringt. Es legt uns das aber auch die Verpflichtung auf, bei ... unseren Maßnahmen ... zuerst uns ... von dem öffentlichen Interesse unseres Heimatlandes leiten zu lassen ...“ Er sollte recht behalten, aber der bald vermehrte Einfluss des Landes bedeutete auch zugleich wieder eine Schmälerung des Einflusses der bisherigen Eigentümer.

Während sich die Materialbeschaffung langsam verbessern sollte, galoppierte die Inflation, und das bei lange beibehaltenen Strompreisen. Dennoch war es bereits 1919 möglich, nicht nur viele Planungen durchzuführen (Dr. Stern sagte deshalb“ ... haben wir eine größere Anzahl von Technikern mit Studien und Projekten beschäftigt ...“), sondern zwei Vorkriegsprojekte sofort in Angriff zu nehmen, weil das Land Oberösterreich dafür 6 Mill. Kr. Darlehen zur Verfügung gestellt hat.

Josef Stern war eben 70 Jahre alt geworden, Hafferl über 60 und nach Auflassung des Wiener Büros ebenfalls 1919 in Gmunden ansässig. Beide haben die Kraft aufgebracht, ihre Tätigkeiten zu einem zweiten Höhepunkt in der Entwicklung der E-Werke zu steigern. Dabei hätten sie es leichter gehabt, weil man 1918/19 von ausländischer Seite an sie herangetreten war, ihr Werk „in fremde Hände, die vor kurzem noch die des Feindes gewesen waren, übergehen zu lassen“. Dr. Stern hat dies „glatt abgelehnt“ und damit Unternehmertum bewiesen, wie man es von ihm nicht anders erwarten konnte.

## ***Der Kraftwerks-Projektbereich nach dem Kriege***

Diese zusammen mit der Baufirma Stern & Hafferl betriebene Planungsabteilung hat mit bis 15 Leuten von 1918 bis 1925 neun fremde und 23 eigene, davon acht auch gebaute Kraftwerksprojekte ausgeführt, dazu drei Kohlenschürfe und zwei Bauxitlagerstätten voruntersucht, ganz abgesehen von zahlreichen Bau-, Bahn- und Fremdenverkehrsplanungen.

Die ersten Jahre trafen noch Aufträge aus anderen vormaligen Kronländern wie Krain (Pettau 1918), Kärnten (Mühldorfersee 1919), der Steiermark (Paltingtal 1921) oder Niederösterreich (Ybbstal, Piestingtal 1922) ein, um dort größere und kleinere Kraftwerkskonzepte zu entwickeln. Aber auch in Oberösterreich herrschte Interesse an solchen Arbeiten (Kraftwerke in Schwertberg sowie an der Mattig, beide 1919; entlang des Inns zusammen mit Bayern 1920 – 23; Glatzing 1923). Die damit zusammenhängenden Tätigkeiten haben manche Mitarbeiter über ein Jahr im Außen- und Innendienst beschäftigt.

Die meisten Projekte gingen auf die Eigeninitiative von Stern & Hafferl zurück. Sie betrafen Wasserkraftgroßvorhaben an der Steyr, der gesamten Traun, Donau und Alm, Dampfkraftwerks-Standorte nahe den heimischen Kohlelagern und kleinere Anlagen in Salzburg sowie an einigen noch nicht von Kraftwerksideen erfassten Seen.

Vordringlich waren die Projekte Wagrain (ein Neuerwerb 1919) und Großarl II (auch Liechtensteinklamm, heute Plankenau), die Beschäftigung mit Dampfkraftwerksprojekten wie der damit verbundene Kohlebergbau. Wagrain und Großarl II wurden noch 1919 begonnen.

1920 bearbeitete man zwei Projekte am Oberlauf der Steyr, 1921 war das Großkonzept Obere Traun mit vier Anlagen fertig, und 1922 folgten Planungen an zwei weiteren Werken an der Steyr.



Das 1919 erworbene Kleinwasserkraftwerk Wagrain

Der Ausbau der Wasserkräfte an der Steyr betraf denkbare Anlagen bei Frauenstein, in Leonstein, zwischen Leonstein und Grünburg wie die Haunoldmühle mit zusammen 12.000 PS Leistung. Das Hauptproblem stellte sich jedoch beim Ausbau der Steyr in Form einer extremen Geschiebewirkung des Flusses. Eine einwandfreie Lösung hätte nur mit technisch schwierigen Bauanlagen und betrieblichen Maßnahmen erreicht werden können. Mit diesen Auflagen waren die Präferenzen hinsichtlich der Ausbaumöglichkeit stark gemindert, so dass es zu keiner konkreten Durchführung der Pläne kam, obwohl sich gerade die Sensenindustriellen dafür sehr eingesetzt hatten.

Das Vorhaben Obere Traun (auch Koppentraun) ging auf erste Arbeiten von 1911 zurück und musste ab 1920 infolge der beabsichtigten Elektrifizierung der Bahn Attnang-Stainach in Konkurrenz zur Bundesbahn bzw. der neuen Landesgesellschaft STEWEAG (1921 gegründet) entwickelt werden. Es sah vier Wasserkraftwerke beim Alt-Ausseer- und Grundlsee, auf der Kainischtraun und am Hallstättersee (mit einem Stollen durch den Sarstein

zwecks Leitung der Koppentraun) vor. Bis 60.000 PS hätte die Gesamtleistung ausmachen sollen. Als aber mit den Bundesbahnen ein neuer Vertrag über eine Stromlieferung durch Erweiterung des WKW Steeg 1921/22 zustande kam, wurde dieses Projekt aufgegeben.

Am Langbath- (1921), Laudach- (1922) und Zeller- bzw. Mondsee (1922/24) waren es kleinere Anlagen, von denen besonders die Stufe vom Zeller- zum Mondsee vor dem Baubeginn stand, als Dr. Stern starb. In Steinbach an der Steyr konnte noch ein Werk gekauft werden (1924), das Ausbaupläne beanspruchte. Im Zusammenhang mit Ranna ist eine Werksplanung am gegenüberliegenden Kesselbach (1923/24) zu nennen. Projekte, die mit Ausnahme von Steinbach infolge Wirksamkeit anderer, größerer Vorhaben nicht mehr verwirklicht worden sind.

Zuletzt wurde noch zu Lebzeiten von Ing. Hafferl im März 1925 ein Großprojekt des mit Stern & Hafferl in Geschäftsverbindung befindlichen Industriellen Ludwig Hinterschweiger aus Wels erworben, welches eine Wassernutzung an Alm und Unteren Traun vorsah.

Größte Planungsanstrengungen benötigten die Dampfkraftwerke, welche anfangs entsprechend den zu erschließenden oder vorhandenen Kohlenrevieren in Wildshut bzw. Ampfelwang projektiert waren, und dann nach Vorstudien in Frankenburg und Timelkam entstanden sind. Diese Arbeiten liefen in den Jahren von 1920 bis 1924. Einen Sonderfall stellte hingegen das größte Wasserkraftwerk von Stern & Hafferl an der Ranna dar, für das schon ein konzessionierter Entwurf aus 1919 vorlag, den man im Juni 1922 ankaufen konnte. Eine Anlage an der Waldaist, 1921 verfolgt, ist dafür aufgegeben worden.

Abschließend sind noch Erweiterungspläne für die Kraftwerke in Steeg und am Traunfall (1922 – 1924) zu erwähnen, die gleichfalls realisiert wurden.



## Die Kraftwerksbauten der Nachkriegsjahre

Bereits in die Jahre 1917 und 1918 datieren die Pläne für Großarl II bzw. die Kaufverhandlungen für Wagrain, ein Kleinwasserkraftwerk der Gemeinde St. Johann im Pongau. Damals, als die landeseigene SAFE noch nicht gegründet war, sah es so aus, als ob Stern & Hafferl das ganze Salzburger Land in sein Stromversorgungskonzept einbeziehen kann.

Der Ausbau der Gefällestufe der Ache unterhalb des Werkes Großarl I wurde 1919 in Angriff genommen. Im Jahre 1922 konnte dieses hier errichtete Werk mit einer Leistung von 3.800 kW in Betrieb gehen und war damit leistungsfähiger als Großarl I.



Das Wasserkraftwerk Großarl II oder Liechtensteinklamm, 1922 fertiggestellt

Es benützt bis heute die Gefällestufe der Großarler Ache vom Unterwasserbecken der oberen Anlage bis fast zu deren Mündung in die Salzach. Das Gefälle beträgt 150 m und wird das Wasser über einen Stollen und eine Druckrohrleitung zum Kraftwerk selbst befördert. Nach dem Durchlaufen des Klärbeckens tritt das Wasser in den 3,2 km langen Triebwasserstollen ein. Dieser war zum größten Teil als Freispiegelstollen und nur im letzten Teil als Druckstollen ausgebildet. Eine Überfallskante in dem Freispiegelstollen lässt überflüssige Wassermengen durch einen weiteren Nebenstollen ausströmen, der in einer Felswand am linken Achenufer in der Liechtensteinklamm frei ausmündet und gemäß Abkommen für den Fremdenverkehr fallweise den bekannten „Schleierwasserfall“ bildet und damit dem Werk seinen zweiten Namen gegeben hat.

Die Rohrleitung zu dem Stollen speiste zwei Francis-spiralturbinen bzw. Siemensgeneratoren, die Strom ans Salzburger und Oberösterreichische Netz abgaben. Zum

Kraftwerk gehörten auch zwei Beamten- bzw. Maschinistenhäuser.

Das kleinere Werk Wagrain ist 1906 von der Marktgemeinde St. Johann errichtet worden. Es wurde 1919 erworben und auf 380 PS Leistung umgebaut. Zwei Francis-Spiralturbinen nützen ein kleines Teilgefälle von 15 m der Kleinarler Ache aus, wo Triebwasser mittels Wehranlage über einen kurzen Stollen und ein hölzernes Hanggerinne zu einem Feinrechen geführt und durch eine kurze, steile Blechrohranlage geleitet wird, die bei den Gehäusen der Maschinen einmündet. Werk und Personalwohnung befanden sich im selben Gebäude. Die Bauleitung für beide Werke hatte Hugo Neumann.

Aus 1918 liegen Unterlagen vor, dass Dr. Stern schon damals Kohlenschürferinteressen bei Wildshut angemeldet hatte, um mit dort gewonnener Braunkohle ein Dampfkraftwerk neuerer Art zu bauen. Die absolute Notwendigkeit dieser Bauvorhaben ergab sich weniger aus dem vorhersehbaren Energienotstand, als vielmehr zum Ausgleich des winterlichen Wassermangels bei den Laufkraftwerken und zur Unterstützung der Winterspeicherwerke. Dazu kam die neue Dampfturbinentechnologie und das enorme Interesse der „Wolfsegg-Traunthaler-Kohlewerke-AG“ (WTK), ihre Anlagen zwecks nun geforderter bester Auslastung für das Allgemeinwohl zu elektrifizieren. Daraus resultierte eine enge Zusammenarbeit, die von der Kohleproduktion über deren Transport bis zu ihrer Verwertung in Kraftwerken reichen sollte.

1918/19 sicherte man sich Braunkohleschürfrechte im Gebiet von Wildshut, Frankenburg und Ampfelwang. Noch war aber die Frage, ob ein oder zwei Dampfkraftwerksstandorte, bei Wildshut bzw. Frankenburg gelegen, nicht entschieden. 1920 pachtete man zuerst in Badstuben bis Frankenburg ein Kohlelager und errichtete eine Kohlenzubringerbahn zwischen Badstuben und der Industriebahn in Zipf. Währenddessen liefen die Arbeiten im Kohlenbergbau an, und wurde diese Bahn Ende 1920 fertig. 1921 musste dieser Bergbau aber eingestellt und ins neue Revier Aschegg verlegt werden (1921/22), wozu diese Kohlebahn zu verlängern war.

Damit waren hier die Voraussetzungen für eine vorerst provisorische Dampfkraftanlage gegeben, welche von 1921 bis 1923 in Frankenburg entstand. Dort wurde eine alte Entnahmeturbine mit 1.800 PS Leistung (gebraucht von der Alpine-Montan erworben) samt Generator und zwei Kesseln aufgestellt. Für die Übersetzung der Maschinenspannung holte man vom Traunfall einen Transformator und das Kondensatorkühlwasser wurde

über einen Kühlteich dem Redlbach entnommen. Die Anlage nahm im Feber 1923 die Stromerzeugung auf, konnte aber nur im Extremfall eingesetzt werden, weil ihr Wärmeverbrauch doch zu hoch war.



Das Dampf-Kraftwerk Frankenburg, 1921/23 erbaut

Unterdessen war die Projektierung der für das Salzachkohlevorkommen in Wildshut vorgesehenen Dampfzentrale (Stern & Hafferl hatte 1923 die Rechte von Wetzler gekauft) schon so weit fortgeschritten, dass an die Ausschreibung der Bestellungen für die Maschinen und die Baulichkeiten gedacht werden konnte. Da aber nun die WTK Pläne für die Erweiterung ihres Grubenbetriebes in Ampfelwang ausarbeitete, und infolge Beteiligung des Landes und Staates Kapital besaß, ihre Anlagen zu elektrifizieren, kam es im Verhandlungsweg zu einem gemeinsamen Vorgehen zwischen Dr. Stern und der WTK. Drei Tage vor seinem Tod führte Josef Stern noch diesbezügliche Besprechungen, wobei in einem Memorandum die Standorte Timelkam oder Ampfelwang zur Diskussion standen.

Von 1924 bis 1925 kam dann wirklich eine Dampfanlage in Timelkam zustande, von der Baufirma Stern & Hafferl ausgeführt. Dazu wurde von der neuen „Industriebahn-Gesellschaft“ eine Bahn von Ampfelwang bis Timelkam und ein Anschluss an die Westbahn eingerichtet, um die Kohlenlieferungen sicher zu stellen.

Das neue Dampfkraftwerk nahm seinen Betrieb im November 1925 mit einer Leistung von 8.800 PS auf. Der Wärmeaufwand wurde damals als günstig bezeichnet. Zwei Zölly - Turbinen mit je 4.400 PS Leistung sowie zwei Steilrohrkessel kamen aus Deutschland (MAN), die Generatoren, Trafos und Schaltanlagen von Siemens-Schuckert in Wien. Zu diesem Zeitpunkt bedeutete die installierte Leistung von 6.000 kW eine bedeutende Größe, die in den folgenden Wintern für die Energieversorgung des Landes, in Verbindung mit einem straff

organisierten Verbundbetrieb aller anderen Werke, zu einer großen Verbesserung der Stromversorgung führte. Mitverantwortlich für das ganze Konzept zeichnete Dipl.-Ing. Franz Holzinger, seit 1919 enger Mitarbeiter von Dr. Stern.

Wie bereits erwähnt, hatte Ing. Josef Stern zwecks Stromversorgung in Richtung Mühlviertel vorgefühlt, wo Stern & Hafferl seit der Abmontage der militärischen Anlagen in Mauthausen nicht mehr vertreten war. Die Vorzüge von Wasserkraftwerken lagen in diesem Bereich in den besonderen Wasserständen der Mühlviertler Flüsse, welche gleichmäßiger als die der Alpenflüsse sind und sich gerade in jenen Jahreszeiten als günstig erweisen, wenn ein hoher Strombedarf vorliegt. Bei den Alpenflüssen findet sich ja im Sommer ein hoher Wasserstand, während er im Winter, wenn der Strombedarf steigt, dort sinkt.

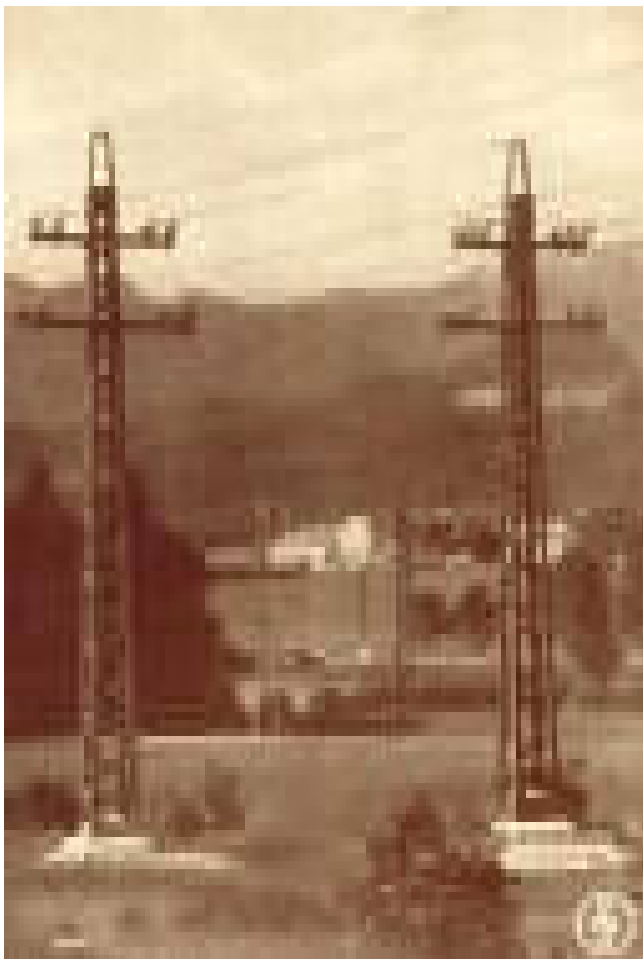
1922 kam die Konzession von Ranna in den Besitz der E-Werke; andere im Mühlviertel verfolgte Konzessionen (1921) wurden aufgegeben. Schon im Frühling 1923 begann der Bau. Nach Fertigstellung von Großarl II übersiedelte Ing. Hugo Neumann mit den Baustelleneinrichtungen der Firma hierher. Zur Stromversorgung hatte vom Innviertel über die Donau eine eigene Leitung geführt zu werden.



Das Wasserkraftwerk Ranna, seit 1923 gebaut

Die Anlage sollte aus einem Wehr an der Ranna bestehen, einem Stollen und wieder Druckrohren bis zum Kraftwerk, wobei 186 Meter Nutzfallhöhe zur Verfügung standen. Da der Stollendurchbruch die Gesamtbauzeit wesentlich beeinflusste, wurde dieser rasch in Angriff genommen. Teils geschah dies noch immer in Handarbeit, teils wurden modernste Gesteinsbohrmaschinen von Siemens verwendet und am Schluss Pressluftbohrhämmer eingesetzt. Die Baumannschaft soll um die 100 Mann betragen haben und war wieder in provisorischen Holzgebäuden untergebracht. Innerhalb eines Jahres

hatte man den 3.600 m langen Stollen durchschlagen und 1924 mit Beton ausgekleidet. Die Montage des Druckrohres und der Turbinen in der zugleich errichteten Kraftstation begann. Im Herbst 1924 folgte die Aufstellung der Generatoren und das Einrichten der Schaltanlagen. Über eine Verteilerleitung wurden zwei 4.000 PS Francis-Zwillingsspiralturbinen angespeist. Das Abwasser floss zum Unterwasserkanal und stürzte von dessen Auslauf wasserfallartig zur Donau. Ende 1925 sind die Maschinensätze in Betrieb genommen worden. Ranna reichte nun mit 36 Mill. kWh fast an Steeg (41 Mill. kWh) heran.



Die Einspeisungsleitung Steeg-Bahnhof zur elektrischen Stromversorgung der Bahn Attnang-Stainbach

Die Aktivitäten der E-Werke Stern & Hafferl bezogen sich nicht nur auf diese neu errichteten Kraftwerke, sondern auch auf Erweiterungen von Steeg und Traunfall sowie den Kauf eines Kraftwerkes an der Steyr.

Zum Zwecke der endlich begonnenen Elektrifizierung der Bundesbahnlinie Stainach/Irdning-Attnang musste in der Zentrale Steeg ein Umbau vorgenommen werden. Es galt die Stromabgabeoption zu erfüllen, sodass diese Arbeit im Herbst des Jahres 1923 rechtzeitig zum elek-

trischen Betrieb der Strecke Anfang 1924 vollendet war. Eine zweite Druckrohrleitung und Aufstellung von zwei weiteren Aggregaten von je 2.680 kW Leistung brachten ein um ein Viertel höheres Jahresarbeitsvermögen.

Auch das Traunfallwerk nützte 1924 die Gelegenheit einer konstant größer gewordenen Seeabflussmenge durch Aufstellung einer vierten Turbine, um auch 2.300 PS mehr an Leistung zu gewinnen.

Schließlich erfolgte 1924 der Kauf des Wasserkraftwerkes Steinbach an der Steyr mit 2.000 kW Leistung (in etwa Gosau III), um den Bereich von Steyr besser mit Strom zu versorgen. Umbauten hatten die Anlage auf den neuesten Stand gebracht.

Damit war die zweite, große Investitionsphase der E-Werke Stern & Hafferl abgeschlossen, die Dr. Stern und Ing. Hafferl noch alleine gestaltet haben.

### *In wenigen Jahren eine Verdoppelung des Versorgungsnetzes*

Man berichtet, dass Dr. Stern schon einmal vorausschauend gesagt hatte: „Ich gebe nicht eher nach, bis Oberösterreich aussieht wie ein Häfen, den ein Rastlinder geflickt hat.“ Dieser Wunsch nach vollkommener Vernetzung hatte sich 1924, beim Tod Sterns, seiner Erfüllung sehr angenähert.

Von 1914 bis 1924 vergrößerte sich das Hochspannungsnetz von 888 km auf fast 1.800 km; allein der Zuwachs von 1919 bis 1924 hat 750 km betragen. Die Bezirke Braunau und Schärding waren erreicht, die Donau übersprungen, die Steyr-Enns-Gegend im Ausbau, der Salzburger Flachgau stark einbezogen, und über die SAFE als Verteiler, die noch kein Kraftwerk besaß, der Tennen-, Pongau und Pinzgau versorgt sowie auch eine 50 kV-Sammelschiene von Ranna bis Gosau eingerichtet.

Die erste Nachkriegszeit war natürlich die Schwerste. Ing. La Roche schreibt: „Als 1918 der Krieg beendet war, bewirkte (alles) zunächst ein Chaos. Auch kam es vielfach zu Plünderungen. Unser Betrieb erlitt wohl keine Störung dadurch, aber in den Kriegsgefangenenlagern (Aschach, Mauthausen) mussten wir sogleich unsere Leitungen abtragen und unser Eigentum sicherstellen, ... Arbeiter und Angestellte kamen nach und nach zurück. In den Betrieb wurden wieder die früheren, besser geeigneten Leute eingestellt, die anderen herausgezogen und aus ihnen Instandhaltungsgruppen gebildet. Die notwendige Wiederanschaffung von Material war schwierig; aus dem Demobilisierungsgut der alten Ar-

mee konnten wir nur wenige kleinere Transformatoren erstehen; zum Glück hatten wir aber unser Aluminium (aus der eigenen Fabrik), von dem wir einen größeren Posten zur Verarbeitung auf Leitungsseile ausgaben. Mit zwei deutschen Firmen wurden Kompensationslieferungen abgeschlossen: ein Waggon Aluminium gegen einen Waggon Hochspannungsporzellan und ein Waggon Alu gegen einen Waggon Transformatoren. Brauchbares Holz für Leitungsmaste konnte im eigenen Land beschafft werden, und mit diesen Baustoffen war der erste und wichtigste Bedarf für unsere Weiterarbeit gedeckt“.

Der Stromverbrauch war nur 1919 rückläufig, um dann jedes Jahr stetig zuzunehmen. Die Scheinkonjunktur der Inflationsjahre bewirkte einen Strombedarf in alle Richtungen. Hatte man 1919 nur 52 Mill. kWh verkaufen können, sind es 1921 bereits 72 Mill., 1923 93 Mill. und 1925 98 Mill. kWh gewesen. Die EW Stern & Hafferl belieferten jetzt 130 eigene Netze, 104 industrielle Betriebe, 20 meist kommunale E-Werke und 256 Genossenschaften sowie die Salzburger Elektrizitäts-AG.



Strom-Werbung in der Landwirtschaft

Die Genossenschaften spielten in diesen Jahren eine besondere Rolle und es hat sich ihr Typ bis lange nach dem Zweiten Weltkrieg erhalten. Am Werbesektor für Strom war die Landwirtschaft in ganz Europa ein neuer Ansprechpartner für die Abnahme von Elektrizität geworden. In Deutschland kam das Schlagwort „Elek-

trodörfer“ auf. Man war in Kinovorträgen und durch Wan-derlehrer vom Vorteil der Stromzuleitung informiert, kannte „Elektro-Beispielhöfe“ und stellte in den Zeitungen „Dumme und Gescheite Bauern“ gegenüber, wenn es um die Einführung von Melkmaschinen und dergleichen ging. Für die Zeit vor 1914 hatte Georg von Siemens geschrieben: „Um den Stallmägden im Winter des Morgens und Abends für eine halbe Stunde den Melkeimer zu beleuchten, konnte man (am Land) kein Kraftwerk bauen.“ Jetzt war die Situation umgekehrt.

Ing. La Roche berichtet dazu wieder: „Hatte bis 1914 die Landbevölkerung kein Interesse ... Elektrizitätsversorgung gezeigt, so änderte sich dies ... jetzt ... sprunghaft. Von allen Seiten bedrängt, den Dörfern und Gehöften Anschlüsse zu ermöglichen (die neue Nahrungsversorgungslage im kleinen Österreich schien es zu fordern), mussten wir trachten, den Bedarf zu befriedigen, zumal auch die Landesregierung dieses Streben besonders unterstützte. Erschwerend ... vorerst ... Materialmangel ... allgemeinen Bedarf angestiegene Belastung in den Wintermonaten von 1919 bis 1922, die zu Versorgungsmängel und Stromsparmaßnahmen führte“.

„Durch die dringende Nachhol-Instandsetzung der Leitungen finanziell und arbeitsmäßig schon vorbelastet, konnten wir die Land-Elektrifizierung nur zum Teil mit unseren Mitteln durchführen; der beschrittene Ausweg war, dass sich auf Anleitung der Landesregierung bäuerliche Elektrizitätsgenossenschaften gründeten, die Ortsnetze und Trafohäuser ... auch auf ihre Kosten erstellten, ... wir die Hochspannungsstichleitungen und Trafo-Einrichtungen auf unsere Kosten ausführten. Den Genossenschaften wurde ein Sondertarif zugebilligt“.

„Unter diesen Parolen kamen Projekte und Anlagen am Lande in Gang. In unserem Büro wurde der Andrang oft arg. Nicht selten folgte stundenlang eine Bauernabordnung der anderen. Die Inflationszeit war gekommen, mit Papiergeld vollgestopfte Rucksäcke wurden mitgebracht, in der Meinung damit einen Transformator zu kaufen, auch solche mit Speck und Butter sollten unsere Gemüter anspornen. Präsident Stern ließ nicht zu, irgendjemanden abzuweisen. Besonders im Hausruck- und Traunviertel wuchsen an vielen Stellen zugleich die Anlagen aus dem Boden, war ein gewisser Sättigungsgrad eingetreten und die Bewegung wieder mehr abgeflaut“.

Im Jahr der Inbetriebnahme von Ranna und Timelkam, als alleine 93 km Hochspannungsleitungen entstanden, wurden fünf neue Umspannwerke eingerichtet, darunter die Landesleitzentrale in Gmunden, ein Bauwerk, das

Architekt Mauritz Balzarek entworfen hatte, der auch modernste Trafostationsprototypen entwickelte und ab nun mit der Baufirma Stern & Hafferl eng zusammen gearbeitet hat.

***Berechtigte Sorgen:  
aufkommende Konkurrenz und wachsender  
Fremdeinfluss auf die Gesellschaft***

Den Auftakt zu den ersten Nachkriegsjahren in der oberösterreichischen Energiewirtschaft bildete der Energienotstand in einem klein gewordenen Österreich. Zu Anbeginn war es vordringlich, wieder zu Materialien zu kommen und den Vorkriegszustand herzustellen. Fast gleichzeitig aber wusste man, dass nun nur ein planmäßiger Ausbau der Wasserkraftreserven die einzige Möglichkeit einer gesicherten und unabhängigen Energieversorgung darstellen würde. Neben dieser Erkenntnis musste man erfahren, dass für den extrem anlageintensiven Ausbau der Wasserkräfte anfänglich praktisch kein Kapital zur Verfügung stand. Als dann endlich das ausländische Kapital begann, Vertrauen in den Aufbau der österreichischen Wirtschaft zu haben, setzte die immer rascher werdende Inflation manchem Finanzierungsplan ein Ende.

Auf dem Gebiet der Stromversorgung waren nach 1918 drei grundlegende Tatsachen zu bemerken: das Herangehen an größere und technisch schwierigere Projekte, eine wesentlich stärkere Beteiligung der öffentlichen Hand, vor allem der Länder, und schließlich eine allmählich beginnende organisatorische Zusammenfassung im Rahmen einer Verbundwirtschaft, an der Länder wie Republik gleichermaßen Interesse haben mussten.

Der Ausbau von Kraftwerken in der nun geplanten Größenordnung erforderte hohe Investitionen. Das dafür benötigte Kapital war vom Unternehmen auf privatwirtschaftlicher Basis nicht mehr wie bisher aufzubringen. So beschloss man, sich in den neuen Bundesländern an bestehenden Unternehmen zu beteiligen, gesetzliche Maßnahmen und Förderungen zu schaffen sowie Landes-Elektrizitätsgesellschaften zu begründen.

Bereits 1918 hatte Dr. Georg Beurle, der Initiator der Linzer Tramway- und Elektrizitätsgesellschaft (TEG) für den Stromausbau der Stadt Linz und des Mühlviertels die „Österreichische Wasserkraft GmbH“ ins Leben gerufen. Schon lange zuvor (um 1910) wollte Beurle ja Dr. Stern für verschiedene Projekte in Sachen Wasserkraft und Tourismus gewinnen, scheiterte aber

am Widerstand von Stern und dessen Rechtsfreund Dr. Jaeger. 1920 wandelte man diese Gesellschaft, jetzt aber unter Beteiligung des Landes, der Stadt Linz, den EW Steyr, der dortigen Waffenfabrik sowie der TEG in die „Oberösterreichische Wasserkraft- und Elektrizitäts-AG“ (OWEAG) um. Diese beanspruchte nun auch durch ihr Großprojekt Partenstein ein Drittel des Stromabsatzes in Oberösterreich.



Dr. Carl Beurle (1858 - 1919), bedeutender Rechtsanwalt, Politiker und Firmengründer, auch elektrischer Unternehmen

Ebenfalls unter Beteiligung des dortigen Landes entstand 1920 in Salzburg die „Salzburger Aktiengesellschaft für Elektrizität“ (SAFE) und meldete überhaupt Alleinversorgungsansprüche für diese Region. Ebenso kam es 1921 unter ähnlichen Bedingungen zur Errichtung der „Steirischen Wasserkraft- und Elektrizitäts-AG“ (STEWEAG).

Die EW Stern & Hafferl AG befand sich also in mitten dieses Spannungsfeldes von Strommarktinteressenten. Dr. Stern gelang zwar eine Beteiligung an der SAFE, deren Verwaltungsrat er wurde, während sich die OWEAG in die EW Stern & Hafferl selbst eindringen wollte, und die STEWEAG z.B. das Projekt Obere Traunwerke von Stern & Hafferl generell torpediert hat.

Damit war eine weitgehende Beschränkung der EW Stern & Hafferl auf Oberösterreich unausbleiblich, wo die Landesverwaltung selbst eine Schlüsselstellung für die Weiterentwicklung des Unternehmens einnehmen sollte.

Während die 1918/19 geprobte Verstaatlichung von Grundstoff- und Energiewirtschaft ohne größere Erfolge blieb, erzielte der oberösterreichische Landtag durch eine tiefgreifende Umgestaltung seiner Wirtschaftspolitik weitaus bessere Ergebnisse. Durch Beteiligung an Gesellschaften sowie Kauf von größeren Aktienpaketen betrieben damals Staat, Länder und Gemeinden eine sogenannte „Kalte Sozialisierung“. Der Anstoß zu dieser Aktion kam vorwiegend durch Kohlemangel und Energienotstand. Diese Entwicklung war keine speziell oberösterreichische oder österreichische Erscheinung, sondern nach dem Krieg auch in Deutschland weit verbreitet. Daher beteiligte sich Oberösterreich an der E-Wirtschaft und den Wolfsegg-Trauntaler-Kohlewerken oder der „Oberbank“, die wiederum auch mit den EW Stern & Hafferl in Verbindung standen.

Die notwendigen Investitionen und der Betrieb der EW Stern & Hafferl erforderte schon 1918 bedeutende Mittel, welche damals und wenig später nicht in Form von Eigenmitteln zur Verfügung gestellt werden konnten. Die geringe Höhe der Stromeinnahmen bis 1922 bedeutete die Notwendigkeit, zur Deckung des finanziellen Bedarfs teures Bankkapital, Landesdarlehen oder eine Erhöhung des Aktienkapitals in Anspruch nehmen zu müssen. Nach dem Ende des Weltkrieges und in den Folgejahren war es einfach nicht möglich, den Strompreis entsprechend den gestiegenen Entstehungskosten anzugleichen. Dies verursachte einen laufenden, kapitalmäßigen Substanzverzehr, der unbedingt Fremdkapital notwendig machte, aber ebenso Fremdeinfluss bedingt hat.

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg besaß das Land Oberösterreich Anteile an der Aktiengesellschaft. 1918 hatte man bei einer ersten Aktienvermehrung um eine weitere Million Kronen Aktien erworben und 1919 zwei Darlehen in Höhe von 6 Mill. Kr. gewährt. 1919 wird vor der nächsten Kapitalerhöhung im Landtag das Machtinteresse direkt angesprochen: „Die bevorstehende Kapitalerhöhung bietet dem Land Oberösterreich die beste Gelegenheit, den Einfluss des Landes beim Ausbau und der Verwertung der Wasserkräfte zu vergrößern“. Dazu kam, dass sich das Land im Rahmen eines neuen Landes-Wasser- und Elektrizitätswirtschaftsgesetzes (1919) weitere Mitbestimmungsrechte sicherte, und als ein Landes-Elektrizitäts-Amt entstand, die Donauwasserrechtsnutzung alleine beanspruchte. Bei den folgenden Kapitalaufstockungen erwarb das Land

stets größere Aktienpakete. Von 12 Mill. Kr. (1918) wurde das Aktienkapital auf 25 Mill. (1919), 60 Mill. (1920), 130 Mill. (1921), 150 Mill. (1922) und 200 Mill. Kr. (1923) erhöht, wodurch das Land gemäß Aufzeichnungen im Landesarchiv schließlich über 153.320 Aktien (1925) verfügt hat.

Im Jahr 1920 war auch ein großes Aktienpaket der Bank für Oberösterreich und Salzburg erworben worden, womit das Land indirekt Einfluss auf das Wirtschaftsimperium dieser Bank und somit in zweiter Weise auf die EW Stern & Hafferl genommen hat. Denn auch die Oberbank besaß seit der Gründung der E-Werke 1906 und speziell seit diesen Aktienerhöhungen ab 1918 Stern & Hafferl AG Aktien (wie ebenso von der GEAG und den Stern & Hafferl Lokalbahnen). Aber seit der Vorkriegszeit hatte sich ihre Aktionärsschicht umgeschichtet. Dr. Jaeger, seit 1906 Vize- und 1924 Präsident der Bank, war lange Garant für eine positive Geschäftspolitik den EW Stern & Hafferl gegenüber; man gewährte diesem Unternehmen seinen höchsten Kreditrahmen. Ebenso hatte man ihre Aktien und Obligationen aufgelegt.



Kommerzialrat Franz Edlinger (1857 - 1924), Direktor der Bank für Oberösterreich und Salzburg und seit 1898 Finanzberater von Josef Stern

1922/23 herrschte bereits eine Krisenstimmung bei Präsident Dr. Stern und Dr. Jaeger, wie die Korrespondenz beweist. Man musste neben neuen Aktien noch zwei Stern & Hafferl Anleihen zu 5 bzw. 6 % unter die Leute bringen. Insgesamt handelte es sich um über 130 Mill. Kr., die auch für den Bau von Frankenburg und Ranna bestimmt waren. Das Land hatte zu diesem Zeitpunkt für eigene Unternehmen und die OWEAG wie ihre Finanzierung von Partenstein soviel Geld vom Markt verbraucht, dass die Papiere von Stern & Hafferl schwer zu verkaufen waren. Außerdem waren die Vertreter des Landes (Dr. Schlegl) und der Oberbank (Dir. Edlinger) gegen das Projekt Ranna, weil ihnen damit eine Konkurrenz für Partenstein erwuchs.

Die Sorgen waren Ende 1922 sehr groß; man konnte Steuern und Abgaben nur verspätet entrichten und war sich bewusst, der Spekulation ausgesetzt zu sein. Der wahre Wert der Firma sollte zwölfmal höher sein als der einbekannte, und Dr. Stern dachte, dass die öffentliche Meinung „... irreführt durch die Einflüsterungen und Herabsetzungen von maßgebenden, dem Unternehmen feindlich gesinnten Faktoren im Land, (glaubt) dass das Unternehmen früher oder später zusammenbrechen und von anderer Seite übernommen werden wird ...“



Dr. Ernst Jaeger (1847 - 1929), Rechtsberater und Lebensfreund von Josef Stern, Landeshauptmann-Stellvertreter 1909 - 1919, Präsident der Bank für Oberösterreich und Salzburg, Mitglied des Reichsgerichtshofes 1917 und Verfassungsgerichtshofes 1919

Dr. Jaeger glaubte wiederum, Stern betreibe eine falsche Strompolitik, wenn der Strompreis der Entwertung nicht angepasst würde. Die Dividende sei jetzt so „karg, dass viele der kleinen Aktionäre im Land, stets so erwünschte Aktienabnehmer, diese mit der Zeit abgestoßen haben und die Aktien von einem Publikum gekauft werden, welche sich Kursgewinne erhoffen und spekulieren.“ Jaeger fürchtete gewisse „Wiener Gruppen“ und Stern hoffte auf Schweizer Kapital. Am 23. Jänner 1923 schreibt Dr. Jaeger u.a.: „... Wir wollen doch ein selbständiges, von keinen Banken und fremder Gnade abhängiges Institut sein; wir wollen uns finanziell auf eigenen Füßen erhalten und dadurch jede Möglichkeit beseitigen, jemals vielleicht an einen Zusammenschluss mit der OWEAG denken zu müssen oder einen solchen uns gefallen zu lassen. Wenn wir aber in finanzielle Nöte kämen, wenn die Bank für Oberösterreich und Salzburg (und über sie das Land) nicht mehr in der Lage ist, unseren Geldbedarf zu decken, dann kann eine solche Situation leicht eintreten. Ich zweifle ja keinen Augenblick, dass wir eine andere Bank finden werden, welche uns beisteht, aber dann ist es aus mit unserer Selbständigkeit, dann werden wir in Wiener Hände geraten und unser schönes oberösterreichisches Unternehmen ist gewesen ...“ Prophetische Worte für die nächsten Jahre und sogar für das Heute.

Einen Tag später erfolgte ein starker Kursanstieg der EW Aktien durch fremde Wiener Kreise und man bildete endlich eine „Vereinigung zur Kursstützung der Stern & Hafferl Aktien“ in Oberösterreich, an der nun doch das Land, die Oberbank und die Privataktionäre, voran Dr. Stern und Dr. Jaeger beteiligt waren, und die von 1923 bis 1925 bestanden hat.

Ab 1923 zog sich das Land langsam aus dem Industriegeschäft zurück, und der Großaktionär der Oberbank, Dr. Richard Stepski, wurde 1924 nach dem Tod von Präsident Stern Generaldirektor der E-Werke Stern & Hafferl. Damit hatte die Einflussnahme bereits neue Formen angenommen.

# Bergbau und Aluminiumfabrikation bei Stern & Hafferl

Bereits in den letzten Jahren des 19. Jhdts. bemühte sich Ing. Stern um Kohlenminenanteile in Böhmen, zwecks billigerer Versorgung der kalorischen Kleinkraftwerke in St. Wolfgang und Gmunden. Er führte 1895 bis 1897 Gespräche mit dem sommers in Gmunden wohnhaften Kohlengrubenbesitzer und Großindustriellen Adalbert Ritter von Lanna. Aber eine noch zu unausgereifte Technik, diese Kraftanlagen in größere und effektivere umzubauen, bewogen Stern der Wasserkraft den Vorzug zu geben.

Im Ersten Weltkrieg, als die Beschaffung von Rohstoffen für die den E-Werken angeschlossenen Fabriken in Steeg immer schwieriger wurde, und jetzt die Möglichkeit gegeben war, Großdampfkraftwerke zu errichten, glaubte die Baufirma Stern & Hafferl, bereits im Tunnel- wie sonstigem Tiefbau versichert, Bergbauprodukte selber dafür sicherstellen zu müssen.

## *Der Bauxitbergbau*

Schon bei Beginn der Fabrikanlage in Steeg stand im Frühjahr 1916 fest, dass ein dauernder Betrieb ohne die Rohstoffe Tonerde und Petrolkoks als Importprodukte nicht denkbar sein würde. Petrolkoks war noch in Galizien und Ungarn zu beschaffen, aber der Import von Bauxit aus Deutschland begann schwieriger zu werden und der Bauxitbergbau der Heeresverwaltung in Istrien, dessen Produkt man anliefern wollte, hatte eine viel zu geringe Größe.

So entschloss sich Stern & Hafferl Kontakte mit der Montanhochschule Leoben aufzunehmen und Gutachten einzuholen. Die Geologen Karner von Marilaun und Prof. Perich legten eine Reihe von Bauxitvorkommen in Dalmatien fest, welche abbauwürdig zu sein schienen. Ing. Hugo Neumann reiste daher vom 23. April bis 28. Mai 1916 der dalmatinischen Küste entlang, um die Abbaurentabilität an Ort und Stelle zu überprüfen. Von Fiume (Rijeka) ging es per Schiff nach Castel Venier und die Insel Pago, wo 711 Freischürfe verfügbar waren. Später kam man nach Dernis nahe Spalato (Split). Dort wurden von anderen Firmen bereits 10 Waggon Bauxit pro Tag gefördert. Weiter führte der Weg über Brela zur Insel St. Marco und nach Neresina. Hier und auf Pago hat man dann Freischürfe auf Bauxitlager erworben, deren „Erhaltungs- und Verwertungsmöglichkeit infolge der Kriegs- und Staatsverhältnisse“ aber schon Mitte 1918 mehr als fraglich war.

Aus diesen Gründen, und weil man „anhaltend besorgt wegen (der) Beischaftung“ von Bauxit und nun auch Kohle war, musste man sich um Abbaumöglichkeiten in nächster Nachbarschaft bemühen. Ein Bauxitbergbau am Untersberg stellte sich als unwirtschaftlich heraus, sodass Ing. Neumann am 28. August 1918 ins Laussa-gebiet fuhr. In diesem Raum kannte man seit langem Toneisenstein- und Steinkohlelager. Die Eigentumsrechte am Schurfgebiet besaß Staatsbahnrat Ing. Wissiak aus Ried, zusammen mit seinem Teilhaber Ing. Josef Köstler (Direktor der WTK in Thomasroith). Außerdem bestand auch schon länger die Idee, an dieser Stelle (wie in Steeg) mit einem neuen Wasserkraftwerk eine große Aluminiumhütte zu errichten.

Hugo Neumann verfasste nach einigen Tagen der Besichtigung, die er mit den Eignern wie Oberleutnant Tlustý, dem militärischen Beirat in Steeg abführte, wobei außer Bergbau auch Bergwerksbahnen und Seilbahnen wie das Kraftwerk zur Diskussion standen, einen positiven Bericht. Ing. Stern schreibt daher im Juni 1919: „...haben wir Schurfrechte auf größere Bauxitlager in Oberösterreich erworben und glauben mit Rücksicht auf unsere Vorerhebungen mit ziemlicher Sicherheit, auf deren Abbauwürdigkeit zählen zu können. Erst wenn eine ... fachmännische Untersuchung (die dann J. Köstler erledigte) ... abgeschlossen sein wird ... können wir das Abbaurecht definitiv erwerben ... Abbau auch unverzüglich beginnen...“



Plan der Schürfegend in Laussa

Die erste Schürfperiode durch Stern & Hafferl dauerte von Ende Juli bis Oktober 1919, wobei um den Präfingkogel nennenswerte Bauxitlager nachgewiesen werden konnten; im Jahre 1920 gewann man schon 362 Tonnen Bauxit. Den Steinkohlebergbau besorgte



dagegen noch die Firma Reithoffer aus Steyr. Es darf angenommen werden, dass die später (1925) als aufwendig beschriebene Einrichtung des Bergbaues mit einem Kleinkraftwerk, einigen Schleppbahnen und zwei Seilbahnstrecken in dieser Zeit (1920 / 22) gebaut worden sind. Ein Arbeitsbuch von 1921 bis 1923 erwähnt neben Vermessungen die Firma Waagner-Biro als Lieferant, und den 23.12.1922 als Datum weiterer Schurfrechtsbewilligungen. Die „Stern & Hafferl-Bergwerke“ schlugen jedenfalls mit 983.850.520,00 Kronen zu Buche (1923).

Angaben über die Erzeugung von Tonerde aus dieser verhältnismäßig großen Erzmenge und über die Verschmelzung der Tonerde sowie über weitere Schürf- und Abbautätigkeiten fehlen leider. Insgesamt dürften alle Arbeiten erfolgreich gewesen sein, denn das Revierbergamt Wels verlieh am 23. Juli 1923 der Firma Stern & Hafferl den Bauxitbergbau „Am Präfingkogel“ und „Am Blahberger Hochkogel“ mit drei bzw. zwei Grubenfeldern (je vier einfache Grubenmaße). Als Bergbauberechtigte schien später die EW Stern & Hafferl-AG auf. 1923 wurde schon die siebeneinhalbfache Menge von 1920 gefördert (2.700 t). Daher konnte die Steeger Hütte im selben Jahr auch mit Ausnahme von zwei Wochen im Dauerbetrieb fahren, ebenso 1924.

### ***Der Braunkohlebergbau***

Das starke Ansteigen des Strombedarfes am Kriegsende und danach erforderte neben einem Wasserkraftwerksbau auch den besonderen Einsatz von neuen Dampfturbinenkraftwerken, um die oft geringe Wasserführung der Flüsse im Winter und den damit verminderten Nutzen der Wasserkraftwerke auszugleichen. Von der Errichtung solcher DKWe war ihr Standort auf günstige Zulieferung von Kohle zu prüfen. Nachdem die Kohlenversorgung aus Böhmen schon im Krieg ganz bedenklich zurückgegangen und ab 1918 völlig unmöglich geworden war, kam nur mehr die oberösterreichische Braunkohle als Energieträger in Frage. Diese heimische Braunkohle wurde vornehmlich am Hausruck abgebaut, wo seit 1911 die „Wolfsegg-Trauntaler Kohlenwerks-AG“ als Bergbauunternehmen wirkte, aber über unmoderne Betriebsanlagen verfügte. So entstand bereits kurz nach dem Krieg ein Investitionsprogramm, das u.a. die Elektrifizierung des Betriebes mittels Stromversorgung durch die EW Stern & Hafferl vorsah. Dazu kam das Interesse von Ing. Stern, auch im Raum des zum Teil der WTK gehörigen Reviers Wildshut- Trimmelkam ein Dampfkraftwerk zu errichten, um die Stromversorgung des Salzburger Flachgaues und oberösterreichischen Innviertels besser abzusichern, die schon lange geplan-

te Weilhartsbahn Salzburg-Braunau mit elektrischem Betrieb fügte sich hier ein.

Diese Gemeinsamkeiten von Kohleabnahme und Elektrifizierung bewogen beide Unternehmen zusammenzuarbeiten. Erste Schurfrechtserwerbungen bei Wildshut 1918 wurden vorläufig auf Eis gelegt, weil der Bau eines Dampfkraftwerkes nahe Ampfelwang zwecks Modernisierung des Bergbaubetriebes vordringlicher war. So entstand einmal 1919 die „Oberösterreichische Industriebahngesellschaft“, an der Stern & Hafferl, die WTK und das Land Oberösterreich (seit kurzem Großaktionär der WTK und der EW Stern & Hafferl) zu je einem Drittel beteiligt waren. Sie sollte die Bahnen vom Kohleabbaugebiet zu den Dampfkraftwerken wie sonstige Werksgeleise schaffen.

Nach längerem Hin und Her, ob man nicht doch lieber bei Wildshut als bei Ampfelwang eine erste Anlage errichten sollte, entschied sich Dr. Stern einmal ein Probekraftwerk in Frankenburg zu errichten. Dazu konnte 1919/20 von der WTK die Kohlegrube Badstuben gepachtet werden, um von dort bis Dezember 1920 eine Kohlezubringerbahn in Richtung Industriebahn Zipf zu bauen. Die Bauzeit betrug nicht einmal ein volles Jahr. Nach Fertigstellung wurde der Kohlebergbau noch 1920 begonnen, aber 1921 wieder wegen mangelnder Rentabilität eingestellt. Als Ersatz musste man ein Kohlevorkommen in Aschegg anpachten und die Bahn auf neuneinhalb Kilometer verlängern, um die Versorgung des seit 1921 im Bau befindlichen Frankenger DKWs zu garantieren. Das Bergwerk hieß Feitzing und nahm 1922 seinen Betrieb auf, wodurch die neue Dampfzentrale anfangs 1923 Strom produzieren konnte.



Bergbau Badstuben, Feitzing 1920/21



Kohlebahn Badstuben-Zipf, 1922

Noch kurz vor seinem Tod führte Dr. Stern Gespräche wegen eines Großdampfkraftwerkes, dessen Standort wie bekannt Wildshut oder Ampfelwang sein sollte. 1923 kaufte Ing. Stern daher Kohlenschurfrechte im Revier Trimmelkam vom Industriellen Bernhard Wetzler, welcher hier von 1919 bis 1923 Tiefbohrungen niedergebracht hatte. Während die Vorplanungen schon zur Baureife einer Dampfzentrale bei Wildshut gediehen waren, kam 1924 ein Umschwung zugunsten von Timelkam, wohin schon Kohle seit 1921 vom neuerschlossenen Ampflwanger Förderungsgebiet durch eine von der genannten Industriebahngesellschaft errichtete Rollbahn abtransportiert worden ist. Von 1924 bis 1925 entstand das DKW Timelkam und 1925 erfolgte der Umbau der Strecke Ampfelwang-Timelkam auf eine normalspurige Kohlebahn. Damit benötigte dieses Kraftwerk keine eigenen Kohlegruben, und lieferte nach Fertigstellung im Bezugsausgleich für Kohle an den nun elektrifizierten WTK-Hauptbetrieb Strom. Die Grube Aschegg blieb als Reservebergbau bis 1936 für Frankenburg erhalten.

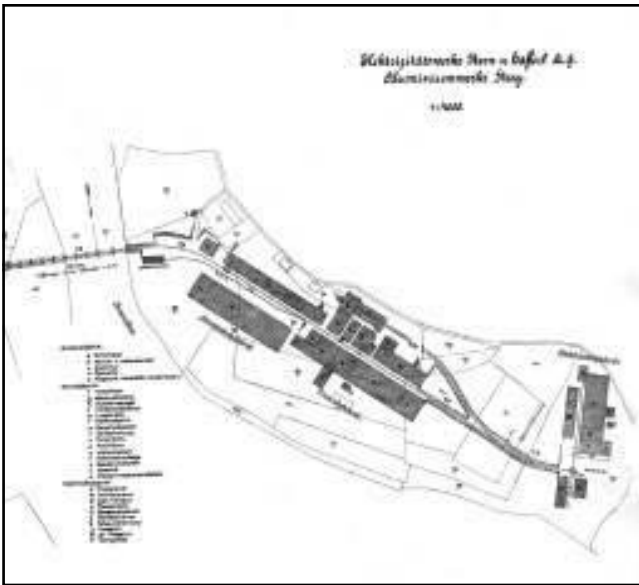
Die Kohlenschurfrechte im Revier Wildshut-Trimmelkam im Besitz des Bauunternehmens Stern & Hafferl aber waren ein Kapital, an das Ing. Hugo Neumann weiter glaubte und welches einmal reiche Zinsen abwerfen sollte. Jetzt aber (1925) mussten einmal alle Pläne an der Salzach auf später verschoben werden.

Übrigens stand kurzfristig ein zweiter bzw. dritter Firmen-Kohlenbergbau, an der Laussa, im Gespräch. Dort, wo an der Enns ein Kraftwerk sowie eine Aluminiumhütte projektiert waren, hätte man bei Planungsdurchführung die Steinkohleproduktion der Firma Reithoffer übernehmen können.

## ***Stern & Hafferl und die Aluminiumerzeugung in Steeg***

Schon 1909, zur Zeit des Kraftwerksbaues in Steeg (Gosau V), bestand Interesse an diesem Standort Industrien anzusiedeln, welche großen Strombedarf hatten. Stern & Hafferl erwarb nach Verhandlungen mit verschiedenen Firmen (z.B. der Alu-Industrie-Aktien-Gesellschaft in Neuhausen, Schweiz) im Frühling 1912 den (der in Betrieb gegangenen Zentrale Steeg benachbarten) Besitz des Wiener Kinderhorts, um hier eine elektrochemische Fabrik einzurichten. Hiezu wurde der Besitz an die neugegründete „GmbH Elektrochemische Werke Steeg“ verpachtet, welche im Herbst 1912 mit den Adaptierungen begonnen hat. Für die nötige Kraftabgabe ist im Winter ein Kabel verlegt und eine Trafo-station errichtet worden, wodurch die Fabrikation im Juni 1913 anfangen konnte, aber im Juli 1914 wieder eingestellt werden musste. Nach einem Jahr meldete, nach Gesprächen mit Ing. Stern, der wieder einen Pächter suchte, die „Fischer'sche Weicheisen- und Stahlgießerei-Gesellschaft“ in Traisen ein Vorhaben bei der k.k. Statthalterei in Linz an (Juni 1915), im gleichen Komplex eine Raffinieranstalt zu schaffen, „um aus Messingspänen, Bruchmessing und Messingkrätze Kupfer und Zink in Form von Elektrokupfer und Zink zu gewinnen, da diese beiden Metalle in der notwendigen Reinheit durch die herrschende Kriegslage kaum mehr zu erhalten sind.“ Da die rationelle elektrische Ausscheidung dieser beiden Metalle aus Messing eine billige Kraft voraussetzte, hatte man mit Stern & Hafferl einen weiteren Vertrag abgeschlossen, um 800 PS Kraft in Form eines hochgespannten Drehstromes geliefert zu erhalten. Heeresverwaltung und Kriegsministerium standen hinter diesem Projekt, dem aber wenig später eine neue Idee der Heeresverwaltung folgte, die EW Stern & Hafferl selbst mit einer Aluminiumproduktionsstätte zu befassen.

Das von einem Österreicher, Karl Joseph Bayer, 1892 entwickelte Verfahren zur Gewinnung von Tonerde (Aluminiumoxyd) aus dem Bergbauprodukt Bauxit (50 – 65 % Tonerdegehalt) ermöglichte es, aus der Tonerde mittels Schmelzflusselektrolyse über Elektroden Aluminium zu erzeugen. Weil in vielen österreichischen Rüstungsbetrieben schon 1914 ein besonderer Mangel an Aluminium bemerkbar war, regte das k.k. Kriegsministerium dafür den Bau einer Fabrik mit etwa 1.300 Tonnen Jahreskapazität an. Der mit Dr. Stern bekannte und berühmte Elektrotechniker Ing. Hochenegg wandte sich an die E-Werke, ob man zu diesem Zwecke elektrische Energie zur Verfügung stellen und gegebenenfalls eine Industrieanlage einrichten könnte (Herbst 1915).



Plan der Fabrikanlage in Steeg, 1917

Erst durch die Kontaktaufnahme mit einem Fachmann der Aluminium-Industrie-AG, Ing. Wilhelm Wiederkehr, welcher in ihrem Werk Lend gearbeitet und dann in Italien eine solche Anlage aufgebaut und geleitet hatte, wurden diese Pläne realisierbar. Allerdings stellte sich bei der Projektausarbeitung heraus, dass statt nur einer Fabrik deren drei ins Leben zu rufen waren, da man auch Rohmaterialanlieferungen benötigte, um die man sich kümmern musste.

Die Heeresverwaltung betrieb in Istrien einen Bauxitbergbau, dessen Produkt man anliefern wollte. Aber Ing. Stern beauftragte Ing. Neumann dort und in Dalmatien eigene Bauxitlagerstätten zu suchen und vielleicht zusätzliche Schürfe für die Gesellschaft zu erwerben. Die Ergebnisse sind gesondert dargestellt.

Inzwischen war nach Grunderwerb, Vermessungen und Planungen bis März 1916 am 1. April 1916 mit der Errichtung der Anlage begonnen worden.

Zum leichteren Verständnis des Produktionsvorganges zur Herstellung von reinem Aluminium soll kurz der Arbeitsgang vorgestellt werden. Bauxit hat man damals in der „Tonerdefabrik“ zerkleinert, geröstet, gemahlen und mit Ätznatronlauge der Ebenseer Solvaywerke gekocht, wodurch die chemische Verbindung getrennt wurde. „Rotschlamm“, vorwiegend Eisenoxyd, ist in „Rotpressen“ von „Tonerde“ geschieden worden, während die verbliebene Tonerde nach langem Rühren in fester Form ausfiel. „Weißpressen“ schied dieses Tonerdehydrat von der Lauge und wurde letztere in einer „Verdampfstation“ wieder eingedickt und es begann, mit frischer Lauge gemischt, der Kreislauf von neuem. Das gewonnene Tonerdehydrat kam in eine Kalzinieranlage, die es durch Glühen wieder vom Wassergehalt befreit zum Tonerdekalzinat umformte und erst dann der „Aluminiumfabrik“ zuführte.

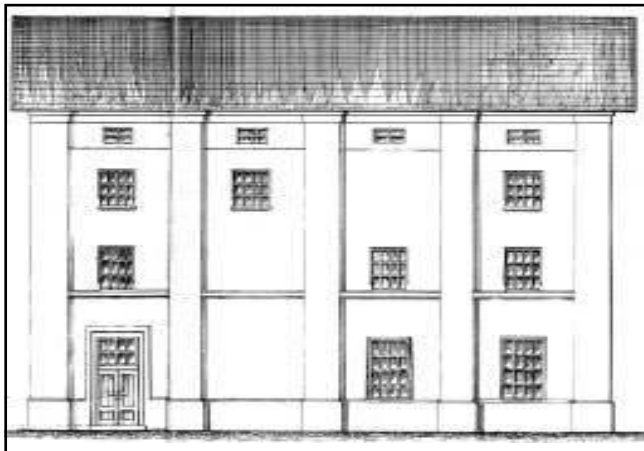
Hier stand eine Maschinen- und Ofenhalle. Das Tonerdekalzinat gelangte in eine Reihe von Aluminiumöfen, wo es im elektrischen Flammenbogen unter Zusatz von Kryolith als Flussmittel zu Aluminiummetall niedergeschmolzen wurde. Den einen elektrischen Pol bilden die Öfen selbst, den anderen die Kohleelektroden.

Diese Elektroden wurden in der „Elektrodenfabrik“ erzeugt. Dabei ist feingemahlener Petrolkoks unter Druck mit Teerzusatz in Formen gepresst und dann bei hoher Temperatur gebrannt worden. Der Brennofen befand sich im Ofengebäude, an welches sich Misch- und Pressraum sowie eine Teerdestillation anschlossen.



Josef Stern und die Anlagen, 1917

Die Tonerdefabrikanlage bestand aus verschiedenen Objekten, die zum Teil als Stefanshallen, zum Teil in Massivbauweise errichtet worden sind; auch Fachwerkbau kam vor. Die Gebäudegröße reichte von 15 x 22 m (Autoklavengebäude, Dampfkesselhaus, Verdampfstation) bis 15 x 56 m (Kalzinieranlage). Die Elektrodenfabrik umfasste sechs Gebäude, das größte im Ausmaß von 20 x 51 m (Ofengebäude), während die Aluminiumfabrik Maschinen- und Ofenhalle in der Größenordnung von 27 x 103 m unter einem Dach beinhaltet hat.



Aufriß der Tonerdefabrik, 1916

Dazu kam ein Kanzleigebäude mit dem chemischen Labor, alles von der Traun sowie einem hohen Latenzaun abgesichert. Insgesamt handelte es sich um 25 Objekte, welche mit 13.332 qm verbauter Fläche in eineinhalb Jahren erstellt worden sind. Noch vor Baubeginn entstand zur Anlieferung der erforderlichen Materialien, aber ebenso für den Betrieb eine eigene normalspurige Schleppgeleiseanlage, die von der Station Steeg der Rudolfsbahn über eine neue Brücke zum Fabrikgelände geführt wurde. Zwei Lokomotiven und fünf Güterwagen waren als Betriebsmittel vorhanden. Die Gesamtanlagekosten betragen 1918 fast 11 Mill. Kronen, sie entsprachen dem halben Wert aller bisher errichteten Stern & Hafferl E-Werke.

Stern & Hafferl als bauausführende Firma betraute Ing. Karl Stern mit der Bauleitung, der nach der Fertigstellung ab Juni (Tonerdebetrieb) bzw. 28. September 1917 (erste Aluminiumschmelze) bis 1925 der erste Direktor der Hütte wurde. Sie bedeutete eine Art Lebenswerk für ihn, das er 1938 bzw. 1950 und 1960 jeweils bei Erweiterungen bzw. Umwidmungserneuerungen mitgestalten konnte.

Während des Baues waren ständig 800 – 1.000 Mann, in der Mehrzahl Kriegsgefangene – zuerst Russen, dann Italiener – beschäftigt, außerdem Militär und die wenigen, nicht eingezogenen Zivilarbeiter der Firma (meist

Poliere, Zimmerer, Fachkräfte). Für die Bewachung der Kriegsgefangenen stand eine kleine Soldatengruppe unter Leitung von Oberleutnant Tlusty, zugleich dem Sicherheitsexperten, im Dauereinsatz.

Die Präsidenten Stern und Hafferl erschienen (sich abwechselnd) mehrmals im Monat, um bei Problemfindungen gestaltend einzugreifen. Sie waren wie auch stets um die soziale Situation bemüht. Denn zu der Unterbringung und Verpflegung von so vielen Menschen mussten auf dem Gelände Wohnbaracken, Küchen, Bäckereien, Baderäume, eine Isolierbaracke für Kranke mit ärztlichem Ordinationsraum und Magazine errichtet werden, die zum Großteil nach dem Krieg weiter in Gebrauch standen. Der Vollbetrieb erforderte ab Herbst 1917 einen Stammarbeiterstand von 400 bis 500 Mann; ein Bau von regulären Arbeiterhäusern war im Krieg und auch später, obwohl dafür Pläne ausgearbeitet worden sind, lange ausgeschlossen.

Allein sieben Waggon Heizkohle waren täglich zuzuführen, ganz abgesehen von den Bauxitwagen, die über die Südbahn und von Stainach - Irdning nach Steeg gelangten. Im ersten Betriebsjahr 1917/18 verlief der Betrieb zufriedenstellend, später gestaltete sich die Tonerdeerzeugung ungünstig, weil es an Kohle mangelte und Tonerde aus Laibach und Deutschland bezogen werden musste. Die Jahreskapazität von 1.300 Tonnen Aluminium wurde in den ganzen Folgejahren bis 1925 nie erreicht. Da im Raum der neuen Republik geeignete Verarbeitungsbetriebe fehlten, ist fast die ganze Produktion exportiert oder im Kompensationsgeschäft für Mangelwaren verwendet worden. Aber gerade dank dieser Erzeugung von Aluminium als Leitungsmaterial, war es den EW Stern & Hafferl noch im und nach dem Krieg (zu den Zeiten der großen Kupfernot in Österreich) möglich, ihre Leitungsanlagen auszubauen und zu erneuern.



Die fertige Anlage 1924

# Die Gmundner Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft

Die Gründung dieses traditionsreichen Gmundner Unternehmens ist aus dem Zeitgeist und dem persönlichen Wunsch von Josef Stern zu verstehen, hier am neuen Sitz von Stern & Hafferl einen eigenen Geschäftsbereich „Elektrizität“ zu schaffen, bei dem Stromerzeugung und Übertragung elektrischer Kraft mit dem Bau und Betrieb elektrischer Bahnen sowie verschiedenartigen Fremdenverkehrs- Aktivitäten im Einklang zueinander stehen sollten.

Gegen Ende des neunzehnten Jahrhunderts begann man an vielen Orten mit der Errichtung von E-Werken, die auf meist kalorischer Basis für ein engeres Umland betrieben wurden. Die Vorteile des elektrischen Stromes waren dabei nicht zu übersehen. Hinzugefügt muss aber werden, dass die Elektrizität am Energiesektor nicht unbedingt ein brach liegendes Feld zu ihrer Entwicklung vorfand. Das Gas trat, seit dem Vormärz allerorten eingeführt, immer wieder, besonders bei der öffentlichen Beleuchtung, in Konkurrenz zu der Elektrizität. Konservative Geister versäumten daher nicht, der neuen Energieform alle erdenklichen Widerstände entgegenzusetzen.

Private Unternehmen und Gemeinden machten sich an die Errichtung von E-Werken. Gerade Anfang der neunziger Jahre setzte in der ganzen Monarchie und auch in Oberösterreich ein „Boom“ solcher Werke ein. Damals 1893/94, als Stern & Hafferl ihre ersten Dampfkraftwerke schufen, wetteiferten private und kommunale Kreise, die größeren und bedeutenderen, aber ebenso die dem Tourismus zugewandten Orte mit dieser „Modernität“ auszustatten. Die Gemeinden Ried, Steyr und Gmunden erhielten 1893 bzw. 1894 solche Einrichtungen, während Linz (1897) und Wels (1901) nachhinkten. Dabei wirkte oft eine sehr kräftige, private Initiative mit, um diese Pioniertaten zu verwirklichen. Eine Konkurrenz zwischen den Gemeinden und dem privaten Unternehmertum war unvermeidlich. Meistens ergab sich dann eine fruchtbare Zusammenarbeit von öffentlicher Hand und Privatkapital. Als Mittel bot sich der Abschluss von Verträgen, die den Gemeinden für Versorgungs- und Leitungsrechte oder Rücksichten auf kommunale Gasbetriebe neben einer Geldabgabe Beteiligungsmöglichkeiten und ein gewisses Mitspracherecht eingeräumt haben.

## *Der Wunsch nach einer Straßenbahn bedingt die Gründung der Gesellschaft*

So geschehen in Gmunden von 1893 bis 1895 – aber unter besonderen Voraussetzungen. Die schlechte Verkehrsanbindung von Bahnhof und Stadt wie die Ansprüche der Kurstadt, keine Rauchplage und damit Hygieneprobleme haben zu wollen, gaben dann den Anlass, dass schließlich Stern & Hafferl in Zusammenarbeit mit dem Bürgermeister um eine Vorkonzession zum Bau eines Dampfkraftwerkes und einer elektrischen Lokalbahn angesucht haben, die am 25. November 1893 erteilt worden ist.



Konzessionsurkundenausschnitt Gmundner Lokalbahn, 1894

Genau zwei Jahre sollte es dauern, um alle Voraussetzungen zu erfüllen, damit die volkstümlich und liebevoll bezeichnete „GEAG“ ihre endgültige Unternehmensform erhalten hat. Angefangen vom Kostenvoranschlag und den Bedingungen, unter denen Stern & Hafferl bereit waren die Einrichtungen zu bauen (28. XII. 1893), bis zur Genehmigung der auf Stromerzeugung erweiterten

Statuten der GEAG (29. XI. 1895). Details dazu sind in den Abschnitten Bahnbau bzw. Elektrizität nachlesbar.

Eine Einigung und ein Vertragsabschluss mit der Gemeinde (über Wege-, Versorgungsrechte, Betriebsgarantie, Gaswerkberücksichtigung und Abgaben: Jänner bis März), die Trassenbegehung (Feber), Bau und Inbetriebnahme von Kraftwerk, Lokalbahn und Errichtung zugehöriger Hochbauten (Kraftstation, Zugebäude, Remise, z.T. Personalwohnhäuser: April bis August) sowie der Kauf der Zieglerschen Gründe (Mai) wurden bis zum Sommer 1894 durchgeführt.

Am 13. Juni 1894 erhielt Stern & Hafferl nach einem ersten Probetrieb die Konzession „zum Baue und Betriebe einer schmalspurigen Lokalbahn mit elektrischer Kraft (und deren Erzeugung)“, worauf Ing. Stern sofort die Statuten der „Aktien-Gesellschaft für Lokalbahnen mit elektrischem Betrieb“ erstellt hat. Als direktes Vorbild dienen ihm für manche Punkte und die allgemeinen Bedingungen die Statuten der Salzkammergut-Lokalbahn vom selben Jahr, besonders hinsichtlich der Tourismusnutzung.

### ***Erste Aufgabenstellung des Unternehmens***

In den Statuten zur Aktiengesellschaft nennt Stern als Zweck der Gesellschaft:

- a) Die Übernahme der Gmundner Lokalbahn,
- b) den Bau und Betrieb elektrischer Lokal- und Schlepfbahnen,
- c) den Bau und Betrieb von elektrischen Beleuchtungsanlagen und „Kraftübertragungen im Umkreis der Lokalbahnen,
- d) die Erwerbung und Verwaltung von Grundstücken, Villen, Hotels sowie (anderen) Kommunikationsmitteln (für Fremdenverkehrszwecke) und
- e) den Betrieb des Speditions- und Frachtengeschäftes.

Der Sitz der Gesellschaft sollte Gmunden (später im 1895 erbauten Arkadenbürohaus von Stern & Hafferl) sein und das Gesellschaftskapital 400.000 Kr. betragen.

Josef Stern weiß zu diesem Zeitpunkt genau, was er will und welche Möglichkeiten diese besondere Gesellschaft haben kann. Ing. Stern ändert die Satzungen kaum, aber wohl ihren Namen. Durch die Ausstattung der bisher geschaffenen Dampfkraftwerke und seine Tätigkeit in Wien weiß Stern von wirksamen Namensgebungen wie „Wiener Elektrizitäts-Gesellschaft“, „Internationale Elektrizitäts-Gesellschaft“ (von Bernhard Egger, seinem Geschäftspartner) oder „Allgemeine Elektrizitäts-

Gesellschaft“ (AEG-Union). Er hat daher den Titel in „Gmundner Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft“ umgetauft und um Statutengenehmigung ersucht.

Mit der Lokalbahneröffnung am 13. August 1894 und Vollendung einer Stromerzeugungsgrundeinrichtung war der weitere Weg vorgezeichnet. Als Kaiser Franz Joseph I. die Stadt Gmunden wie jedes Jahr im Sommer von Ischl aus besuchte, konnte Bürgermeister Alois Kaltenbrunner dem Kaiser vom tatkräftigen Geschehen zur Hebung der Kurstadt berichten: „Ja, Majestät, voriges Jahr haben wir eine neue Wasserleitung (und Kanalisation) erbaut und dieses Jahr erhalten wir das elektrische Licht.“ „So, das elektrische Licht auch!“ meinte Franz Joseph kurz. Die Hofburg hatte es schon 1883 und die Ischler Kaiservilla 1890 bekommen.



Plan der Erweiterung der Gmundner Kraftstation 1895 zwecks Stromversorgung des Kurrayons Gmunden



Straßenbahn 1894 am Gmundner Rathausplatz

Von September 1894 an lief die Werbung um mögliche Stromkunden, und vom 30. Oktober 1894 datiert die gewerbliche Konzession für Stern und Hafferl „zum Betrieb einer Anlage zur Erzeugung und Leitung von Elektrizität zu Zwecken von Beleuchtung und Kraftübertragung für den Kurrayon Gmunden“. Ein Sondervertrag mit der Gemeinde, eine Baubewilligung zum Leitungsbau nach einer Bauverhandlung vom 12. Dezember 1894 und ihre Ausführung folgten bis zum Juni 1895. Am 14. Juni war die feierliche „Inbeleuchtungssetzung“.

Inzwischen war am 28. Dezember 1894 die Statuteneingehung der „GEAG“ eingelangt und konnte am 22. Jänner 1895 die konstituierende Generalversammlung abgehalten werden. Wesentlich dabei war, die Rechte und Pflichten wie die Anlagen des bisherigen Konzessionärs Stern & Hafferl zu übernehmen, die Statuten in Hinsicht auf die neue Stromkonzession zu erweitern, das Aktienkapital langsam auf 650.000 Kr. zu erhöhen (im Dezember 1895 begonnen) und den Verwaltungsrat zu bestellen. Die in die Gesellschaft eingebrachten Anlagewerte in Höhe von über 606.000 Kr. wurden Stern & Hafferl zum Großteil über Aktienabgabe ersetzt.

Erster Präsident der GEAG war daher bis 1924 Ing. Josef Stern und sein Stellvertreter (bis 1901) Bürgermeister Kaltenbruner; als Teilhaber fungierte Ing. Hafferl. Die Linzer Dr. Dürnberger, Rechtsanwalt, und Krüzner, Aktionär der „Oberbank“, gehörten dem ersten Verwaltungsrat an. Später folgten Hafferl als Vizepräsident (1901 - 1924), Dr. Dinkhauser, Gmundner Anwalt (1897 - 1901), Georg Höller (1901 - 1918) als Gemeindevertreter, F. Nebinger von der „Oberbank“ (1901 - 1919) und der neue Firmenrechtsanwalt wie große Freund von Ing. Stern, Dr. Ernst Jaeger aus Linz (1897 - 1929). 1896 wurden 15, 1914 12 Aktionäre gezählt, verkaufbare Aktien sind jeweils von Ing. Stern erworben worden.

Die neue Gesellschaft besaß Grundstücke, die Lokalbahn samt vier Triebwagen, eine Remise und Werkstätte, den am 30. April 1895 auf das Doppelte vergrößerten Bau

des Dampfkraftwerkes (mit jetzt drei anstatt vorher zwei Dampfmaschinen, welche 200 PS Leistung abgaben), eine 4500 m lange Stromleitung sowie zwei Personenhäuser und Nebengebäude. Rechtzeitig, 1895 war auch der Firmensitz, das Arkadenhaus, fertig geworden und standen neue Projekte der GEAG am Plan. Erster Betriebsverwalter wurde Albert Gedrowitsch (1894 - 1896), zweiter (bis 1939) Markus Wenger.

### *Die Weiterentwicklung der frühen Jahre*

Der Betrieb der Lokalbahn stellte sich vom ersten Jahr an als ein Gewinnfaktor heraus und die Gemeindegarantie sollte nie gebraucht werden. Josef Stern plante sofort zwei Industriegeleise vom Hauptbahnhof zur Spinnerei Theresienthal und der Aktienbrauerei (1895/96), ließ eine Akkulatorenanlage zwecks besserer Auslastung des Kraftwerkes einbauen (Frühjahr 1896) und erhielt am 29. Juni 1896 eine Vorkonzession zum „Betrieb elektrischer Boote auf dem Traunsee“. Erste Großabnehmer wie die Brauerei, eine Druckerei und eine Kreidemühle wurden angeschlossen. Auch die Esplanade und weitere Kureinrichtungen erstrahlten im elektrischen Licht. Im nächsten Jahr, 1897 wurde die Vorkonzession für die Industriekleinbahnen erteilt, und im Oktober 1897 eine Vorkonzession zwecks Errichtung einer Drahtseilbahn von der Esplanade zum Hochkogel auf die Marienwarte eingeholt. Das daneben im Bau befindliche Kursanatorium und die Schaffung einer Parkanlage am Hochkogel mit Restaurant waren auslösendes Moment gewesen.



Industriebahnplanung in Gmunden, 1897

Aber Gmunden sollte anfangs noch kein so innovationsfreudiges Pflaster für die Vorstellungen von Ing. Stern sein. Die Kleinbahn kam nie zustande, das bereits im Probebetrieb erfolgreiche Elektroboot musste auf Betreiben der Rustonschen Dampfschiffahrt wieder zurückgegeben werden und die Seilbahn auf den Hochkogel scheiterte an der Unwilligkeit der Grundeigentümer. Nur am Hauptbahnhof konnte weiterer Grund erworben werden, eine Brückenwaage, ein Gütermagazin und eine Verladerrampe 1899 entstehen.

Dafür pendelten sich die Beförderungsziffern der Lokalbahn auf konstant um 100.000 Personen im Jahr ein, wodurch ein schöner Gewinn erwirtschaftet wurde. Auch die Zahl der verkauften kWh von 7.000 im Jahre 1895 nahm auf 77.000 im Jahre 1900 zu. Das Leitungsnetz erstreckte sich schon nach Altmünster und Traundorf; die Kraftstation hatte die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht.

### ***Der Versuch des Einstieges ins große Elektrizitätsgeschäft***

Dieses berechenbare Ende der Kapazitäten sowie der enorme Kohleverbrauch bei stark gestiegenen Kohlekosten (aus Mährisch-Ostrau angeliefert) veranlassten Ing. Stern schon 1898/99 einen geeigneten Ersatz in einem Wasserkraftwerk an der Traun zu suchen. Die Einbeziehung dieses Werkes in die Gesellschaft war neues Firmenziel. Verschiedene, schon geschilderte Probleme (Widerstand Hafferls und anderer Aktionäre wie der Stadtgemeinde) haben aber dieses Vorhaben, von 1900 bis 1904 angestrebt, am Ende verhindert.

Die Baufirma Stern & Hafferl, Errichterin der Traunfallwerke schloss daher 1901 mit der GEAG und der Stadtgemeinde einen Liefervertrag auf 50 Jahre ab und begann, nach Eröffnung des Werkes und Fertigstellung einer Hochspannungsleitung zu Beginn des Jahres 1902, mit der Stromversorgung Gmundens. Im August 1902 wurde der Betrieb der Dampfkraftstation eingestellt und diese, welche bisher Gleichstrom produziert hatte, auf Drehstrombetrieb umgebaut. Sie diente in den Folgejahren bis 1917 nur als Reservewerk, das bei Reparaturen am Traunfall eingesetzt wurde, und besaß jetzt die doppelte Leistungsfähigkeit.

Interessant ist bei dieser Umstellung von Dampf- auf Wasserkraft gleichfalls die stark verbesserte Wirtschaftlichkeit des Gesamtbetriebes. 1895, im ersten festgehaltenen Geschäftsjahr wurden 522 t Kohle zu 4.996 Kr. verbraucht und waren die Dampfmaschinen nur ein Drittel des Tages (7,5 – 10,0 h) ausgelastet. Da-

mals erzeugte man 7.040 kWh, ein kWh kostete 1,42 Kr., nur an Kohle. Diese Leistung verbesserte sich bei natürlich erhöhtem Kohleverbrauch (1896 – 1898: um 800 t) von 34.200 kWh (1896) auf 71.700 kWh, bei etwa gleicher Auslastung. Damit sanken die Preise der an Kohle berechneten kWh von 0,52 (1896) auf 0,20 Kr. (1898). Die ungünstige Auslastung im Tagesbetrieb erforderte mehrmaliges Anheizen, das alleine 20 % der Gesamtheizzeit ausmachte. Der Kostenanteil der Kohle an den Gesamtstromerzeugungskosten betrug durchschnittlich ein Drittel.

Von 1895 an, besonders um 1898/99 waren aber die Kohlekosten um 14 % gestiegen und der Verbrauch bis 1901 auf 990 t angewachsen, womit bei einer fast verdreifachten Auslastung der Maschinen (1901: 21 h Betrieb) die Stromerzeugung maximal 77.500 kWh, im Durchschnitt (1898 – 1901) 74.000 kWh erbracht hat. So erhöhten sich die nur auf die Kohle bezogenen Kosten je kWh wieder auf 0,25 Kr.

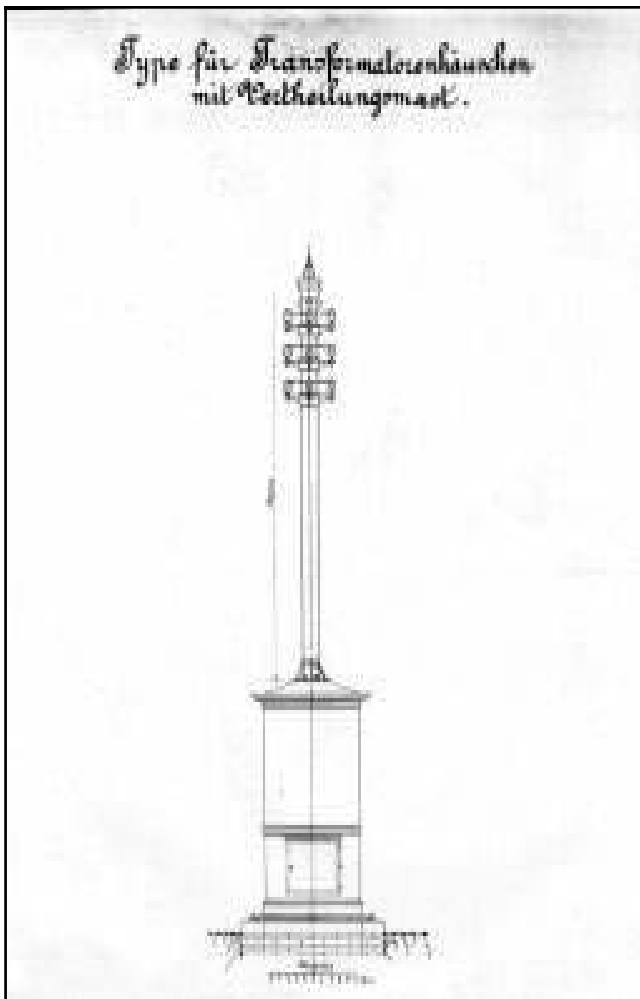
Mit der Umstellung auf den Traunfallstrom reduzierten sich die Kosten des Unternehmens durch Stromkauf anstelle von Kohle von 18.343 Kr. (1901) auf 12.376 Kr. (1902) um schließlich bei 16.305 Kr. (1904) einen Mittelwert zu erreichen. Zur selben Zeit erhöhte sich aber das damit bezogene Stromquantum auf 150.500 kWh (1903) bzw. 262.000 kWh (1904), wodurch der Einkaufspreis von Strom anstatt von Kohle eine Verminderung der kWh-Kosten auf ein Viertel zur Folge hatte (0,06 Kr.).

Längst waren Einheimische und Gäste an die Lokalbahn gewöhnt. Die Frequenz nahm schon vor der Jahrhundertwende ständig zu. 1902 beförderte man 115.934 Personen und 4612 Gepäcksendungen in 11.076 Zügen. Diese Zahl blieb bis 1907 fast dieselbe, bedeutete aber seit 1900 schon eine Zunahme von 15 %. Bis 1913, bei einer Frequenz von 147.000 Personen, erfolgte eine ähnliche Steigerung, so dass um die Hälfte mehr Passagiere die Bahn benützten als zu ihrer Anfangszeit.

Gleiches geschah mit der Stromabgabe seit der Stromzulieferung durch das Traunfallwerk. 1904 hatte sich der Stromverbrauch in Gmunden seit 1900 vervierfacht, und nahm in weiterer Folge mit jedem Jahr um etwa 10 Prozent zu.

Als Bemessungseinheit sind damals statistisch einige Stromverbraucher aufgelistet worden. Dazu gehörten Glühbirnen. Hatte es im Gesellschaftsabsatzgebiet 1897 um die 1000 Glühlampen gegeben, sind es 1901 3000, 1905 6300 und 1909 10300 geworden. In Industrie und





Traföhäuschen aus Metall, 1907

Gewerbe wurden 1903 vier, 1909 schon 33 Elektromotoren versorgt. Auch im Haushalt begann der Siegeszug der Elektrizität. Bereits 1883 stellte man auf der Elektrischen Ausstellung ein Wiener Küchenmodell mit dem Titel „Der elektrisierte Haushalt“ vor. Jetzt war das elektrische Bügeleisen Statussymbol. In Gmunden gab es 1903 erst 15 und 1909 60 Stück. In der Zeitschrift „Daheim. Ein deutsches Familienblatt“ beschrieb Otto Friedrich 1911 in einem Artikel „Das elektrische Haus“. Er berichtet neben Bügeleisen von verschiedenen Koch- und Heizapparaten, Wasser- und Eierkochern, Staubsaugern und Haartrocknern, Boilern und Waschmaschinen.

Noch lange verbarg die Zeit des Historismus die Technik hinter spielerischen Elementen, die später vom Reform- und Jugendstil überformt worden sind. Die in Gmunden angebrachten Bogenlampen der Firma Egger, die eisernen Kabelsäulen und blechernen Transformatorhäuschen dieser Pionierjahre waren kleine Kunstwerke wie auch das Oberleitungsgestänge der Gmundner Lokalbahn. Ebenso sehen die per Hand gezeichneten und kolorierten Leitungspläne der GEAG aus, die mit einem jeweils

handgeschriebenen, kalligrafisch schönen technischen Bericht versehen sind. Fast von jeder Villenzuleitung haben sich solche Exemplare im Landesarchiv in Linz erhalten, weil sie mit einem Bewilligungsschreiben bei der Bezirkshauptmannschaft einzureichen waren.

### *Planungen und Wachstum in Gmunden*

Der Netzausbau erreichte Kranabeth, Mühlwang und die Schlösser von Ort, die Aktien-Spinnerei Theresienthal, das Schloss des Herzogs von Cumberland und das städtische Wasserwerk (1904). Das neue Kur-Sanatorium neben dem Kurhotel wurde „vollkommen elektrisch“ eingerichtet. Pneumatische Kammern und Inhalationsgeräte, „künstliche Bewegungsmaschinen“ und andere Therapieeinrichtungen gehörten zur neuesten Ausstattung dieser Tage. Später sind Weyer (1905), die Linzerstraße (1908), der Tastelberg und Villen in Altmünster (bis 1910) angeschlossen worden. Erste Aufzüge in Cumberland (1904) wie dem Pensionat der Kreuzschwestern (1909) entstanden und der Stromverbrauch sollte sich seit 1902 verdreifachen (1910: 483.000 kWh).

Nun, 15 Jahre nach Inbetriebnahme von Lokalbahn und Stromversorgung, waren die ersten Investitionen erforderlich. Rücklagen für diese Erneuerungen hatte man seit Anbeginn gebildet. So konnten 1909/10 neue Trafos in der Stadt wie der Kraftstation als Verteilerzentrale angeschafft werden und sind viele Holzmaste ausgetauscht sowie eiserne Maste und Traföhäuschen renoviert worden. Der Lokalbahnbetrieb erforderte eine Erneuerung des Oberbaues und der Fahrleitung (1910) sowie auch die Anschaffung eines neuen Triebwagens, der 1911 in Dienst gestellt wurde. Dafür war die Remise zu vergrößern.

Außerdem erforderte der ständig steigende Verkehr (1907: 124.000, 1913: 147.000 Personen) die Errichtung einer zweiten Weiche (1911) und den Verzicht auf die bisher verwendete Trolleyoberleitung, die bei allen fünf Triebwagen durch einen Lyrabügel verbessert worden ist (1911/12).

1914 wurde ein vierachsiger Rollwagen mit 20 t Tragkraft zum Transport normalspuriger Fahrzeuge auf der meterspurigen Lokalbahn beschafft. Von 1911 bis 1914 war nämlich neben der Kraftstation durch Grundzukauf und entlang der Bahn eine neue „Vereinigte Gesellschafts-Werkstätte“ errichtet worden, an der sich die GEAG mit einem Drittel der Kosten und des Betriebes beteiligt hat. Sie diente ebenso dem Bauunternehmen als den E-Werken Stern & Hafferl als Betriebsmittel- und Instandhaltungs-Zentrale. Mit diesem Rollwagen konn-

ten so Loks und Triebwagen der anderen Bahnen vom Staatsbahnhof zur neuen Werkstätte befördert werden, wozu man den „Starken“, den neuen Triebwagen Nr. 5 (mit doppelter Leistung) als Zugpferd eingesetzt hat.

Seit 1907 wandte sich Ing. Stern wieder mehr dem Fremdenverkehr zu. Er plante dabei auch Gmunden und die GEAG entsprechend ihrer Statuten ein. So arbeitete er mit den damaligen Bürgermeistern Notar Puxkandl (1909 - 12) und Dr. Krackowizer (1912 - 24) wie dem Landtagsabgeordneten und engagierten Gmundner Kaufmann Vesco zusammen, um noch einmal eine großartige Hotel- und Kurpalastplanung (1911) sowie eine Seil-schwebebahn auf den Hochkogel (1912) vorzuschlagen, deren Ausführung der Krieg verhindern sollte.

1912 ließ man ein Verlängerungsprojekt der Gmundner Lokalbahn bis zum neuen Vorchdorfer Bahnhof begutachten, weil die von Stern & Hafferl gebaute Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf vor der Vollendung stand. Den Betrieb dieser und der noch 1913 eröffneten Bahn Vöcklamarkt-Attersee, welche im Mehrheitsbesitz von Stern & Hafferl waren, wurden gemäß den Statutenmöglichkeiten der GEAG anvertraut. Ein Geschäftszweig, der aber von 1912 bis 1919 eine reine Verlustgeschichte sein sollte.

Während das Verlängerungsprojekt durch Einsprüche der Anrainer und Hinhaltetaktik des zuständigen Ministeriums nicht verwirklicht werden konnte, mussten die Gewinne aus dem Betrieb der Gmundner Lokalbahn verwendet werden, die Verluste der beiden anderen Bahnen zu decken. Dennoch erwirtschaftete die kleine Gmundner Bahn darüber hinaus noch einen Gewinn, obwohl die Beförderungstarife seit 1894 (und das bis 1919) gleichgeblieben waren (!!). Jährlichen Gewinnen der Gmundner Bahn bis 25.000 Kr. standen (mit Ausnahme der Jahre 1917 und 1918) Verluste der beiden anderen Bahnen von bis 15.000 Kr. gegenüber.

Die Tarife waren an die Zustimmung der Stadtgemeinde gebunden. Sie haben von 1894 bis 1919 für eine ganze Strecke für Einheimische 10 Kreuzer bzw. 20 Heller, für Fremde das Doppelte gekostet. Es gab 1896 schon „Abonnements-Karten für 100 Touren“ zu 8 Gulden bzw. für Schüler zu zwei Gulden. Preise, die 1918 in Kronen (seit 1900) für Einzelfahrten und Abos dieselben waren wie ein Vierteljahrhundert zuvor (20/40 h; 16/4 Kr.).

Von 1911 an ist der Stromverbrauch jährlich wesentlich geringer angestiegen. Waren seit 1904 die jährlichen Steigerungen bis 1911 um die 10 – 11 % gelegen, so sollten sie bei Kriegsausbruch bei 3 % liegen. Die Anzahl der

E-Motoren verdoppelte sich von 1910 bis 1913, die der Bügeleisen verdreifachte sich; diese Indikatoren zeigen den gesteigerten Einsatz von Elektrizität in Wirtschaft und Haushalten. Einzig im Bereich der Straßenbeleuchtung dominierte noch das städtische Gas. Die Anzahl der Bogenlampen betrug 1895 acht, 1900 30 und von 1906 bis 1916 34 Stück.

### ***Restriktiver Betrieb und rückläufiger Geschäftsgang im Krieg***

Der Erste Weltkrieg brachte der Gesellschaft das erste Mal sowohl beim Bahn- als auch Strombetrieb einen Rückgang an Inanspruchnahme wie eine laufende Gewinnschmälerung, zumindestens die erste Zeit. Auch wirkte sich der Ablauf der Steuerfreiheit der Lokalbahn Gmunden mit 1. Juli 1914 ungünstig auf das Betriebsergebnis aus. Die Bahn beförderte 1914 und 1915 bloß so viele Leute wie zur Jahrhundertwende (um 109.000), während der Stromkonsum – auch durch Abschalt- und Sparmaßnahmen – erst von 1915 bis 1917 an, um einige Prozent im Jahr rückläufig war.

Kupfer wurde damals sowohl zum Teil aus der Bahnoberleitung als den Netzsträngen in der Stadt entnommen. Die Stromversorgungsabteilung erhielt zwar wegen zunehmenden Kohlenmangels laufend Anfragen nach Neuinstallation, die aber infolge Fehlens jeglichen Materials und Einzug aller Kräfte bis auf einen Mann unmöglich zu erfüllen waren.

Eine Notwendigkeit zur Sparsamkeit stand im ersten Geschäftsbericht der Kriegszeit (1915) in Diskussion, als von „rücksichtsloser Stromverschwendung“, Schädigung der stromliefernden Gesellschaft „in hohem Maße“, „nicht sparsamen, verschwenderischen“ Abnehmern, die „nächtelang, ja ... selbst bei hellem Sonnenschein Lampen nutzlos weiterbrennen lassen, um sich die Mühe zu ersparen, einen Schalter betätigen zu müssen“, die Rede ist. Dazu kamen Lustermontagen anstelle einer gemeldeten Glühlampe, Kurzschließen und Nichtanmelden von vielen Bügeleisen und Kochapparaten. Es wird an die Vernunft (!) appelliert: „Unser Unternehmen trägt einen gemeinnützigen Charakter, es leistet nicht unbeträchtliche Beiträge zum Haushalt der Gemeinde, ... Rücksichten seitens seiner Abnehmer ... Mißstände durch Energieverschwendung ... nicht dulden ... „ (Die Gemeinde erhielt 5 % der Bruttoeinnahmen der GEAG).

In der Kraftzentrale wird 1915 die Akkumulatorenbatterie für Kriegszwecke demontiert und 1917 transportiert

man die drei Dampfmaschinen der ersten Anlage ab; somit stand keine Reserve mehr zur Verfügung. Der drückende Kohlenmangel der letzten Kriegsjahre hätte diese Art an „Kraftversorgung“ ohnedies illusorisch gemacht. Die GEAG konnte sich glücklich schätzen, ihren Strom aus den Wasserkraftwerken der EW Stern & Hafferl zu erhalten, mit denen man 1906 den Liefervertrag geschlossen hatte.



Kriegsanleihe

Bei der Lokalbahn musste ein Triebwagen wegen fehlender Ersatzteile vom März 1915 an abgestellt bleiben, auch der Einsatz der anderen Triebwagen erfolgte sparsam, im Sommer mehr als im Winter. 1915 sind erstmals Schaffnerinnen zum Einsatz gekommen. Bis 1918 stieg die Frequenz bei ständig sinkender Zugzahl wieder und erstmals über die 200.000er Grenze. Fahrzeuge und Anlagen waren aufs äußerste beansprucht, eine längst nötige Tarifierhöhung, sowohl bei der Bahn als beim Strom, hat aber die Gemeinde stets abgelehnt.

1916, als aus Mangel an Kohle eine Verminderung der Stadtgaserzeugung eingetreten und die Schließung des Gaswerkes zu befürchten war, rettete Zementfabrikant Hatschek mit einigen Waggons Kohle den Betrieb, und Stern ließ jetzt auf eigene Kosten an den wichtigsten Verkehrsadern Bogenlampen anstatt der bisherigen Gaslaternen installieren, wodurch der Verbrauch an Kohle ganz erheblich eingeschränkt werden konnte. Ein Jahr später, 1917 wurde durch diesen Mangel und Fehlen von Petroleum wieder mehr Strom abgegeben, wenigstens für die Haushalte, während für gewisse Wirtschaftsbetriebe Stromsparmaßnahmen zustande kamen. Seit 1916 zeichnete die Gesellschaft Kriegsleihen. Bis 1918 insgesamt fast 90.000 Kr. (8 % der Gesellschaftsvermögenswerte), die durch den verlorenen Krieg ohne Wert waren.

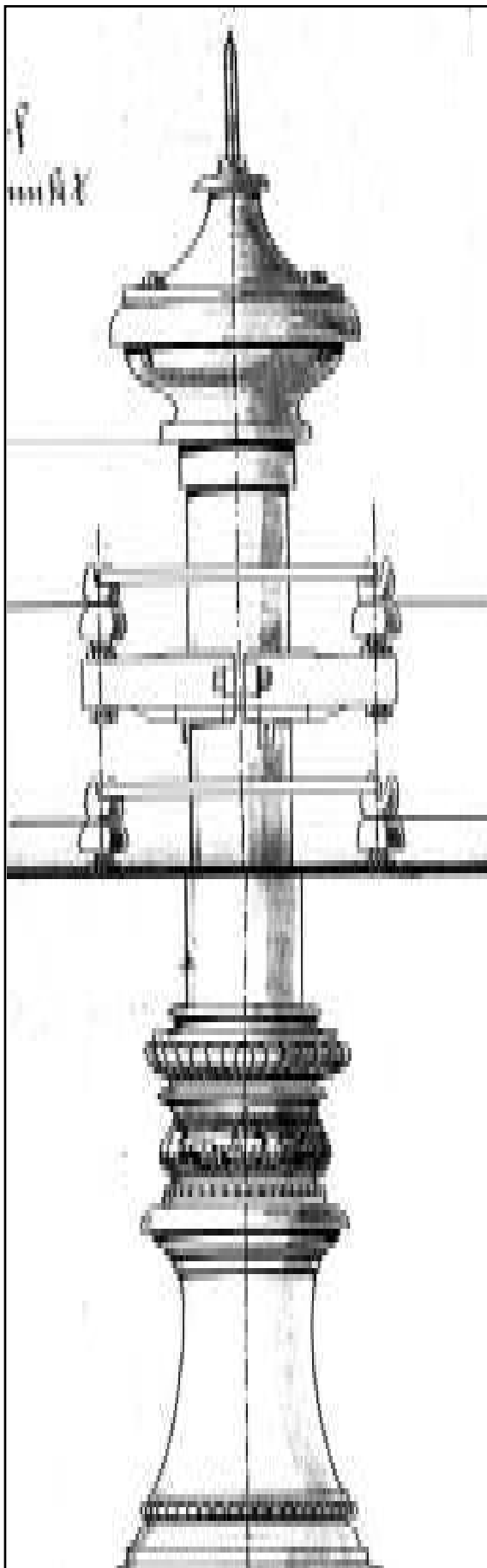
### *Die erste Nachkriegszeit bis zum Tod der Gründer 1924/ 25*

1918/19 erfolgte erstmals eine Veränderung im Verwaltungsrat, als die verstorbenen Vertreter von Stadt und „Oberbank“ durch Bürgermeister Dr. Krackowizer (bis 1924) und Bankdirektor Fischer-Colbrie ersetzt worden sind. Besonders Dr. Krackowizer setzte sich sehr für die Gesellschaft ein und ließ erstmals Tarifierhöhungen genehmigen.

Alle gehegten Ausbaupläne der Gmundner Lokalbahn in Richtung Altmünster, auf den Hochkogel (1912 noch einmal versucht) und zum Vorchdorfer Bahnhof waren zunichte gemacht. Auch die Einschränkungen des Zugverkehrs auf der alten Rudolphsbahn brachten ihr von 1919 bis 1921 einen Rückgang der Frequenzziffern.

Erst 1919 beginnt wieder ein Ausbau des Leitungsnetzes; man dehnt es in den Jahren bis 1922 weiter nach Altmünster, Traunleiten - Theresienthal und die Au aus. 1922 wird in der Qualität von Stromabgabe und Leitungen wieder einigermaßen Vorkriegsstandard erreicht. Über den Stromverbrauch liegen jetzt keine genauen Ziffern mehr vor, aber er steigt leicht an. 1923 bringen Lokalbahn und Strom einen so großen Einnahmenüberschuss, dass man dafür neue Kupferleitungen anstatt der im Krieg eingebauten aus Eisen verlegen kann. Übrigens stellte auch Stern & Hafferl seit Kriegsende immer wieder Waggons mit Kohle für die Versorgung der Stadt unentgeltlich zur Verfügung.

Für weitere Investitionen wünschte sich Dr. Stern eine Erhöhung des Aktienkapitals, da die Inflation Gewinne, kaum dass sie entstanden waren, sofort wieder verschwinden ließ. Er erlebte noch 1923 den Großauftrag



Historisches Dekor bei Strommast

der Stadt eine elektrische Straßenbeleuchtung herzustellen, die im Feber 1924 mit 157 Lampen vor ihrer Fertigstellung stand.

Im März starb Dr. Stern, der Präsident der Gesellschaft, als schon feststand, dass seine Pläne von Erneuerung der Kabel und Trafos wie dem Umbau der Schaltanlage verwirklicht werden können. Die Lokalbahn wies zwischen 200.000 und 250.000 beförderte Personen auf (doppelt so viele als 1914) und die Stromversorgung der Gesellschaft hatte zum Teil schon die Grenzen ihres Konzessionsgebietes überschritten. Ing. Franz Hafferl wurde nun für ein Jahr Präsident, nach seinem Tod 1925 Dr. Krackowizer. Neuaufgenommen werden von der zweiten Unternehmensgeneration Ing. Karl Stern und Franz Hafferl jun. sowie der neue Gmundner Bürgermeister Dr. Thomas, bis durch die Verlassenschaftsabhandlung wieder eine Änderung eintritt.

Im Nachruf auf Ing. Dr. Josef Stern schreibt der Berichterstatter der Tagespost am 25. März 1924: „Für Gmunden ... brach mit der Niederlassung des Ingenieurs Josef Stern in Gmunden ... eine neue Ära an. Sein Verhältnis zu der Stadt Gmunden war das innigste und schönste. In zahllosen Fällen hat er Gmunden seine Liebe bewiesen. Seine Munifizenz für Gmunden war unerschöpflich. Bei allen Werken der Humanität stand er immer an erster Stelle. Fehlte es an Straßenbeleuchtung, schnell war er bereit der Stadt beizuspringen ... Die Esplanade (und Schloss Ort) bekam die Beleuchtung (als erstes und) im Winter umsonst ... „ Die Gmundner Neueste Post vom selben Tag drückt es so aus: „Sein Andenken und sein Name bleiben mit der Geschichte der Stadt, für die er Übermenschliches geleistet hat, auf immerwährende Zeit verbunden.“

Bereits 12 Jahre zuvor, bei der Ehrenbürgerverleihung, ist sein Wirken persönlich und durch die GEAG für Gmunden betont worden: „Gmunden verdankt ihm die elektrische Straßenbahn und das elektrische Licht (und vieles andere) ... Herr Dr. Stern ... sagte, er liebe Gmunden und wolle für Gmunden etwas schaffen, was diesem von Nutzen ist; wenn er finanziell dabei Schaden leide, sei es seine Sache, er trage ihn sehr gerne, wenn Gmunden damit genützt ist.“ Wenig später warf die Salzkammergut-Zeitung die Frage auf: „ ... wieso es käme, dass Herr Baurat Stern alles gelänge, während andere, die auch Projekte hätten, nicht imstande seien, sie zu verwirklichen ... Herr Baurat Stern als zielbewusster Verfolger seiner Pläne scheint den Grundsatz ... zu haben ‘Mit vereinten Kräften wird das schwerste leicht vollbracht‘ ... „

# Der Bahnsektor in der Nachkriegszeit bis 1924 / 25 - Planungen von Bahnen, ihre Elektrifizierung sowie Werksbahnanlagen

## *Die Bahnprojekte 1915 bis 1925*

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges konnten bloß die laufenden Projektarbeiten beendet werden. Es handelte sich um die Lokalbahnstrecken Linz-Leonfelden, Haag-Pram, Vorchdorf-Pettenbach und St. Georgen-Mondsee mit fast 69 km Länge, die noch bis 1915 kommissioniert wurden, und nach dem Krieg, mit Ausnahme der Linie St. Georgen-Mondsee, wieder bearbeitet worden sind.

1918 setzte noch einmal eine Bahnprojektphase ein, aber unter veränderten Bedingungen. Das Ingenieur-Büro war 1919 endgültig in Gmunden alleine tätig, vom Wiener Büro sind nur zwei Mitarbeiter hierher übersiedelt. Hoffner, bisher neben Hafferl führender Projekt-Ingenieur war 1917 gestorben, Hafferl hatte sich zurückgezogen, und Hugo Neumann avancierte neben seiner vielen anderen Arbeit zum Leiter dieser Abteilung der Firma. Mit Baumeister Albeseder wie den Wienern Peschek und B. Wolf sowie sieben weiteren, jungen gerade ab 1919 eingestellten Baumeistern und Ingenieuren (zB Vodepp, Arlt, Schönmayr, Langer) bildete Ing. Neumann ein neues Team, so dass das Büro schließlich 1921 über elf Mitarbeiter verfügt hat. Diese waren sowohl für Vermessungsarbeiten und Planungsarbeiten in den Bereichen Bahnen bzw. deren Elektrifizierung, im Bereich Kraftwerke, Tief- und Hochbau verantwortlich und haben zum Teil noch lange bis nach 1945 gewirkt. Dr. Stern besaß die Oberleitung, brachte wie immer Ideen ein, überließ aber Ing. Neumann meist freie Hand.

Wie im Krieg fehlte es zwar nicht an neuen Vorstellungen zu Bahnen, aber wieder am nötigen Kapital. Wichtiger sollte es in Zukunft auch werden, bestehende Bahnen durch Elektrifizierung rentabler zu machen, bestehende Projekte dem anzupassen und sich dem Industriegeleisebau zu widmen, um mit vermehrtem Güterverkehr eben diese und alte Bahnen wirtschaftlicher führen zu können.

Die Bahnprojekte, insgesamt zwischen 1915 und 1925 etwa 40, gliederten sich in 17 für Lokalbahnen (darunter 14 Vorkriegsprojekte), 16 zum Zwecke Industrien und Bergbaue zu erschließen (davon fünf Altplanungen) sowie sieben Elektrifizierungen (zwei bereits 1907 bzw. 1912 bearbeitet). Der Einsatzbereich aller Planungen beschränkte sich jetzt vornehmlich auf den Raum des neuen Bundeslandes Oberösterreich. Meist wurden

zuerst von 1918 bis 1920 Lokalbahnausarbeitungen verlangt, später, von 1921 bis 1923 Industriegeleise und Werksbahnen, während jedes Jahr von 1919 bis 1924 eine Elektrifizierung erwünscht war.

Gerade das Mühl- und Innviertel verzeichnete noch ein arges Defizit an Verkehrsinfrastruktur, so dass hier in Sachen Lokalbahnen der Schwerpunkt lag.

Die Linien Linz-Leonfelden (1914/15, 1918-20; 29 km), Linz-Gallneukirchen-Hohenfurt (1919, 45 km) und Prärgarten-Unterweißenbach (-Großgerungs) (1912/15, 1920/21; 36 bzw. 55 km) sollten das Untere Mühlviertel und sogar Tschechien (weil damals Hohenfurt noch mit Österreich strittig war) und Niederösterreich der Landeshauptstadt Linz näher rücken. Die Strecken Lembach-Oberkappel (1919/20, 17 km) wie Schlägl-Schwarzenberg (1902/03, 1920; 25 km) hätten zur Ergänzung der Mühlkreisbahn und damit auch der Vergrößerung des Einzugsbereiches von Linz dienen können. Alle diese Planungen wurden nicht verwirklicht und bald durch immer neue ersetzt.



Bahnprojekt im Bild verwirklicht, nie Realität geworden

Ein Mühlviertler schrieb 1936: „Alle die früheren Arbeiten und Geldopfer waren umsonst. Von der Schmalspurbahn mit Dampfbetrieb stellte man sich auf Elektrobetrieb um, bedeutende Summen wurden für die neuen Projekte aufgebracht. Die Zeiten waren aber für einen Bahnbau nicht geeignet, daher schuf man zu Ostern 1924 ‘vorerst‘ als erste ‘Oberkraftlinie‘ des Mühlviertels eine Autoverbindung Pregarten-Unterweißenbach....Für eine Verbindung mit dem Waldviertel sorgte vorerst

eine Gesellschaft 'Mühlwald' durch die Linie Perg-Großgerungs...“ Noch im selben Jahr folgten Lembach-Oberkappl, 1925 Aigen (-Schlägl)- Schwarzenberg und zuvor 1924 durch die Post Linz-Leonfelden sowie Linz-Gallneukirchen.

Anlässlich der Eröffnung der Autolinien am Ostermontag des Jahres 1924 sagte Landeshauptmann Hauser (er begründete die „Oberkraft“ mit Landesgelder mit): „Die Autolinien sollen kein Schlußstein sein, mit der Bahn würden wir mehr Freude haben. Wir werden die Arbeit nicht einstellen zur Verwirklichung dieses Planes. Große Dinge wollen entsprechend vorbereitet sein“.

Ähnlich verhielt es sich im Innviertel. Die Strecke Peuerbach-Engelhartzell (1918 bzw. 1921, 20 km) sollte die NWP-Bahn von Stern & Hafferl mit dem Schäringer Raum verbinden, die von Haag nach Pram (1914/15, 1919; 8 km) die Wels-Simbacher-Bahn mit der „Haager Lies“ verknüpfen. Etwas anders lagen die Verhältnisse bei der projektierten, sogenannten Weilhartsbahn (von Braunau nach Bürmoos oder Lambrechtshausen: 1903, 1910, 1919/20, 1922/25, 50 km) und der Hausruckbahn von Frankenburg nach Ried (1912/13, 1923; 20 km), welche im Zusammenhang mit der nach dem Krieg so bedeutsamen Aufschließung von Kohlenrevieren bei Trimmelkam-Ostermiething bzw. Ampfelwang wie der Errichtung dortiger Dampfkraftwerke standen. An ihnen hatte nicht nur die Baufirma, sondern auch die EW Stern & Hafferl größtes Interesse. Dennoch ist von diesen Strecken nur ein kleiner Teil, nämlich jene von Redl-Zipf über Frankenburg nach Aschegg schon 1920/21 (10,5 km) als Kohlenwerksbahn angelegt worden. Buslinien haben hier ebenfalls den Sieg davongetragen und war die „Innviertler Kraftwagenverkehrs-AG“ 1923 ein Übernahmefall für die „Oberkraft“. Bis 1925 wurden schließlich Schärding mit Peuerbach, Haag mit Ried, Braunau mit Lambrechtshausen und Ried mit Ampfelwang durch Oberkraft-Buslinien miteinander verbunden.

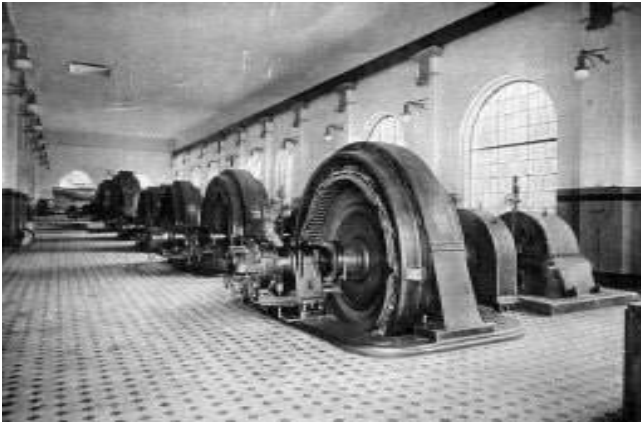
Von den restlichen Projekten verteilten sich zwei auf das Salzkammergut (Ischl-Weißbach-Unterach: 1912/14, 1919; 25 km – Dachsteinbahn: 1913, 1921; 4 km), das Land Salzburg (Golling-Abtenau: zT 1912/14, 1924; 14 km) und das Traunviertel (Vorchdorf-Pettenbach: 1914/15, 1924/25; 9 km), die mit Ausnahme der Dachsteinbahn (welche bis 1951 auf ihre Verwirklichung als Seilbahn warten musste) ebenso zum Scheitern verurteilt waren, wie dort in den zwanziger Jahren als tägliche oder Sommerlinien eingerichteten Buskurse anstatt von Bahnen hinlänglich beweisen.

### ***Erste Elektrifizierungen durch Stern & Hafferl***

Alle Nachkriegsprojekte waren bereits für elektrischen Betrieb vorgesehen oder umgeplant worden. So ist es zu verstehen, dass sich diverse Erhalter und Betreiber von oft defizitären Dampfbahnen an Stern & Hafferl als Fachbüro für Bahnelektrifizierung wandten, um ihre Strecken dahingehend prüfen zu lassen. Der Verlust von billiger Kohle aus Böhmen und Mähren hatte bisher nicht nur eine Verteuerung in der Betriebsführung hervorgerufen, sondern auch mehrfach Einstellungen von Bahnen zur Folge. 1919 wurden daher die vor 1914 von der Heeresverwaltung verteuerten Elektrifizierungsstudien wieder hervorgeholt und 1920 ein erstes Elektrifizierungsgesetz für die neuen Bundesbahnen Österreich verabschiedet. Dieses Gesetz sah vorerst den elektrischen Betrieb der Westbahn von Innsbruck in Richtung Wien wie der Arlbergbahn vor, weil Tirol über die meisten Wasserkraftwerke verfügte. Später kam 1921 die Salzkammergutbahn von Attnang bis Stainach-Irdning hinzu.

Stern & Hafferl wurde insofern sofort eingebunden, als man der Firma die Westbahnstrecke von Salzburg bis Lambach zwecks Begutachtung und Erstellung eines Vorprojektes zuteilte und diese Arbeiten auf die Rudolphsbahnlinie im Salzkammergut ausgedehnt hat. Anfänglich wollte man sogar an der Koppentraun bzw. im Ausseerland selbst bzw. mit Stern & Hafferl neue Bahnkraftwerke einrichten. Man erkannte aber, dass die im Kraftwerk Steeg der EW Stern & Hafferl schon vorhandenen Plätze für neue Maschinensätze samt einer zweiten Rohrzuleitung dafür genauso geeignet waren.

Das Vorprojekt Westbahnstrecke wurde 1920/21 abgeschlossen, das andere Attnang bis Irdning 1921/22 begonnen. In Steeg sind auf dem ausgesparten Platz zwei weitere Generatoren eingebaut worden, nachdem man mit den Bahnen einen Stromliefervertrag abgeschlossen hatte. Der dort erzeugte und auf 5.000 Volt gespannte Strom wurde zu einem 1,2 km entfernten „Schalthaus“ geleitet und auf eine mittlere Fahrleitungsspannung von 15.000 Volt gebracht. Die Umrüstung auf eine elektrische Streckenführung in 107 km Länge besorgten aber wegen zu machender Erfahrungen seit dem Frühsommer 1922 auf drei Abschnitten die drei größten und führenden Elektrotechnikfirmen Österreichs (AEG Union, Brown-Boveri und Siemens-Schuckert). Als eine der ersten elektrifizierten Hauptbahnen Österreichs nahm die BBÖ im Sommer 1924 nach Probetrieb um die Jahreswende 1923/24 den Verkehr mit den neuesten E-Loks auf, so dass Josef Stern noch die durch ihn miterbaute Bahnlinie nach fast fünfzig Jahren in dem von ihm vorgedachten, modernsten Technikzustand erleben durfte.



Das Zentrale Steeg wird 1923 erweitert, um für die elektrifizierte Strecke Attnang-Stainach Strom zu liefern

Vier andere Bahnbetreiber, die Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft, die Mühlkreisbahn-Gesellschaft, die AG der Bregenzerwaldbahn wie die Zillertalbahn-AG bekundeten auch die Absicht ihre Lokalbahnstrecke zu elektrifizieren. Für sie arbeitete Ing. Neumann und sein Team Studien aus. In Salzburg war es die Strecke Salzburg-Lambrechtshausen (1919/21: 41 km) im Anschluss an die projektierte Weilhartsbahn, im Mühlviertel die Linie von Linz nach Aigen (1919/21: 58 km), von der aus Stern & Hafferl kleine Lokalbahnen plante. Die Bahn von Bregenz nach Bezaun mit über 35 km erhielt 1922 ein Detailprojekt, und die von der Firma schon seit Beginn mitgeplante Strecke Jenbach-Mayrhofer (32 km) sollte 1922/23 umgerüstet werden, wofür bereits ein E-Werk angekauft worden war. Von allen Bahnen wurde bloß die in Salzburg 1952 wirklich elektrifiziert. Vom Vorhaben, die Salzkammergut-Lokalbahn elektrisch zu betreiben (1923), wird noch am Ende dieser Bahnprojektierungs- und Bahnbauphase die Rede sein.

### ***Industrie- und Werks-Bahnanlagen***

Der ältere Begriff „Schleppbahn“ hatte schon zu Beginn der Firma Stern & Hafferl eine Bedeutung. Jetzt, ab 1918 sollte er als Industriebahn sogar ein neues Standbein im Bahnbereich dieses Unternehmens werden.

Die meisten nun geplanten bzw. gebauten Anlagen stellten kürzere oder längere Zulieferstrecken zu bestehenden Bahnlinien dar, zwei entstanden auch als eigenständige Bahnkörper. Ihre Qualifikation als Industriebahn sah eine gewisse, nicht zu lange Schienenlänge, einen Betrieb in Eigenregie oder von anderen Unternehmen vor, die Möglichkeit geschlossene Zugseinheiten darauf zu führen wie nur bzw. mehrheitlich Güter zu transportieren. In Zeiten sinkender Fahrgastzahlen (ab 1921) sollte so durch vermehrten Gütereinsatz bewirkt werden, dass die

Hauptstrecke nicht eingestellt und zugleich die Rentabilität gesteigert worden ist.

Dr. Josef Stern begründete daher 1918/19 die „Oberösterreichische Industriebahn GesmbH“ in Linz, an der außer Stern & Hafferl das Land und die Wolfsegg-Trauntaler Kohlenwerke AG beteiligt waren. Unter ihrer Mithilfe entstanden die beiden Kohlenbahnstrecken Redl/Zipf-Frankenburg-Aschegg (1920/21: 10,5 km) und Ampfelwang-Timelkam (1921 Rollbahn: 11,5 km, 1924/25 normalspurige Kohlebahn; ab 1943 mit beschränktem Personenverkehr).

Das älteste Fremdprojekt, dreimal ausgeführt (1916, 1919, 1923), sah eine Industriegeleiseanlage von Asten nach Taunleiten (2,3 km) vor, um die Florianerbahn zu erreichen. 1920 erstellte man die erwähnten Kohlebahnplanungen und erneuerte die Schleppbahnkonzepte Gmunden Rudolphsbahnhof-Kranabeth (1895; 1920: 2,7 km) wie wenig später Steyermühl-Aichberg (1912; 1921: 1,2 km). Ebenso wurden 1921 Werksgeleise zur Permanganat-(0,8 km) sowie zur Aluminiumfabrik (0,4 km) in Steeg und 1922 solche zu einer Ziegelei in Eferding (0,4 km) wie zur Zementfabrik in Gmunden (0,4 km) projektiert. 1923 standen Schleppgeleise zum Steinbruch Hatschek in Ebensee (1,2 km), zur Zuckerfabrik in Enns (5,5 km) und einem Bierdepot am Attersee (0,2 km) am Programm. Und 1924/25 erfolgten schließlich die Umplanungsarbeiten der Ampfelwanger Kohlebahn (11 km) wie der Mologeleiseanlage in Attersee (0,3 km).



Kohlebahn Badstuben- Zipf, Oktober 1920

Gebaut hat dann Stern & Hafferl drei bzw. vier dieser Anlagen selbst. An erster Stelle zu nennen wäre die schmalspurige Kohleerschließungsbahn von Redl-Zipf über Frankenburg nach Badstuben und Aschegg. Im Jahre 1920 begann man mit dem Bau dieser Bahn zwischen der Ortschaft Badstuben und der alten Industriebahn in

Zipf. In Badstuben war von den EW Stern & Hafferl ein Kohlevorkommen gepachtet worden. Die Bauzeit der Bahn betrug nicht einmal ein volles Jahr. Das für den Bau benötigte Material musste mit Ochsespannen an seinen Bestimmungsort befördert werden. Die Strecke verlief von der Kohlenförderung in Badstuben zunächst längs des Goldbaches, führte dann auf die Höhe von Schörgern, ging dort zur Rieder Straße, überquerte diese und führte hinab zur Ortschaft Dorf. Dort übersetzte sie wieder den Redlbach, verlief durch den Ort Erlatwaid und überquerte die Frankfurter Landesstraße. Das Goldbachl wurde von einem Viadukt überbrückt; von dort erreichte die Bahn über Mürzigen den Ort Zipf. Der Betrieb wurde im Dezember 1920 probeweise, im Jänner 1921 laufend aufgenommen. Von Zipf aus transportierte man die Kohle weiter auf der Westbahn vorerst für die an Brennstoff leidende Nachkriegsbevölkerung. Der Bergbau in Badstuben war schon 1921 aus mangelnder Rentabilität eingestellt worden und die dortige Strecke wurde noch 1921 bis auf eine Länge von 10,5 km nach Aschegg verlängert, um einen neuen Bergbau aufzuschließen.



Kohlebahn der Industriebahngesellschaft, 1924/25

Inzwischen stellte man 1921/23 den Hauptzweck für den Bau dieser Bahn, das Dampfkraftwerk Frankenburg fertig und lieferte dorthin bis 1925 bzw. fallweise bis 1935 Kohle. Nachdem sich ein zweiter Nutzen, eine Lokalbahn Frankenburg-Ried auf denselben Geleiseanlagen einzurichten, als undurchführbar herausgestellt hatte, ist die Bahn 1936/37 abgetragen worden.

Anders verlief das Schicksal der Werksbahn von Timelkam nach Ampfelwang. Bergwerksbahnen in den Hausruck, von der Agertalung aus, hatten eine alte Tradition. Bereits 1850 und 1854 sind Kohlebahnen von Thomasroith nach Attnang bzw. von Wolfsegg nach Breitenschützing zustande gekommen, die nach Verminderung der Ergiebigkeit der Minen 1877 abkamen,

1920 neu gebaut oder verbessert wurden. Wie bekannt hatte die Braunkohlegewinnung nach 1918 höchste Bedeutung und war Stern & Hafferl, sowohl durch die Elektrifizierung der Werksanlagen wie Errichtung eines Dampf-Großkraftwerkes in der Umgebung, aufgefordert für eine Kohlewerksbahn zu sorgen, um damit die geeigneten Grundlagen zu schaffen.

Die Verlagerung des Abbaues vom Thomasroither in das westlich gelegene Ampfelwanger Gebiet lieferte den Anlass, schon zuvor 1921 eine schmalspurige Rollbahn (Spurweite 500 mm) von dort über 11,5 km nach Timelkam als Anschlusspunkt zur Westbahn zu bauen, die 1922 in Betrieb genommen wurde. Die dort 1925 vor der Eröffnung stehende Dampfkraftzentrale der EW Stern & Hafferl veranlasste die Industriebahn-Gesellschaft diese Rollbahn auf eine normalspurige Werksbahn umzubauen und zugleich eine Schleppgeleiseanlage vom Kraftwerk zur Westbahn mitzuerrichten. Die politische Begehung fand Ende Dezember 1924 und Ende Jänner 1925 statt; im Herbst 1925 nahm die Vollbahn den Betrieb auf. Die Beförderungsleistung stieg nun auf 160 Waggon täglich; die erforderlichen Kohlewagen stellten die Bundesbahnen bei. Der eigene Fahrpark bestand aus drei Dampfloks und zwei Güterwagen (1943 wurden von den Reichsbahnen auch Personenwagen angemietet).

Den Betrieb führte auf Wunsch des Hauptaktionäres der Industriebahngesellschaft, des Landes Oberösterreich (es war auch Hauptaktionär der WTK), gemäß Betriebsvertrages vom 24. XI. 1924 die Wolfegg-Traunthaler Kohlenwerks-AG durch eine in Ampfelwang ansässige Betriebsleitung. Die Bahn wurde nach Auflösung der IBG 1927 mit 1. Jänner 1931 Eigentum des Landes, der WTK und der neuen ÖKA, wodurch der Zusammenhang mit Stern & Hafferl beendet war.

Eine letzte von der Firma durchgeführte Schleppgeleisebaumaßnahme betraf 1925 das Mologeleise zum Attersee, die geringfügig war und erst 1940 zu einem Umbau führte.



## **Die Erwerbung der Salzkammergut-Lokalbahn AG und ihr Besitz in den Jahren 1923 bis 1925**

Eine Sache hat Dr. Josef Stern durch Jahre hindurch beschäftigt, „seine“ für den Fremdenverkehr und das Salzkammergut wie deren Entwicklung nie vergessene Salzkammergut-Lokalbahn. Ihr Stellenwert im Tourismusgeschäft der Region und im Bekanntheitsgrad der in der Monarchie errichteten Lokalbahnbauten war enorm. Sie hat dem Unternehmen nicht nur als Werbeträger gedient, sondern überhaupt seinen Einstieg ins „Elektrizitätsfach“ ausgelöst.

Die Betriebe der Gesellschaft, Lokal- und Bergbahn, Schifffahrt und Hotel waren der große Schlüssel zum westlichen Salzkammergut geworden und zogen als einmalige Attraktion viele Hunderttausende an den Wolfgang- und Mondsee. Die Bedeutung der Ischler Bahn alleine für die Dynamik des Fremdenverkehrs ermöglichte bereits in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg die Erschließung von Orten – etwa von St. Wolfgang und St. Gilgen – für den internationalen Tourismus. Nur ihre Langsamkeit war schon sprichwörtlich („Sie Kommt Gar Langsam und Bedächtig“), weshalb sie Stern & Hafferl schon 1907 und noch einmal 1912 elektrifizieren wollte, um ihren Nimbus zu erhalten.



Ein Benzintriebwagen der zwanziger Jahre der Salzkammergut-Lokalbahn

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges kam für unsere Bahn die Zeit der absoluten Schwierigkeiten, aus denen sie eigentlich bis zu ihrer Stilllegung nie mehr herauskommen sollte. Sechs Lokomotiven hatten an die Heeresverwaltung abgegeben zu werden, zwei davon kehrten gar nicht mehr zurück, eine gar erst nach Jahrzehnten. 1917 war vom Kriegsministerium die gänzliche Verkehrseinstellung geplant, um das Personal zur Verwendung auf den Verkehrslinien frei zu bekommen. Kohlennot zwang endlich zu empfindlichen Betriebseinschränkungen,

ebenso der Personalmangel. 1918 wurde der Verkehr im November auf zwei tägliche Zugpaare zurückgefahren, und für 1918 gab es noch eine kleine Dividende, die allerletzte.

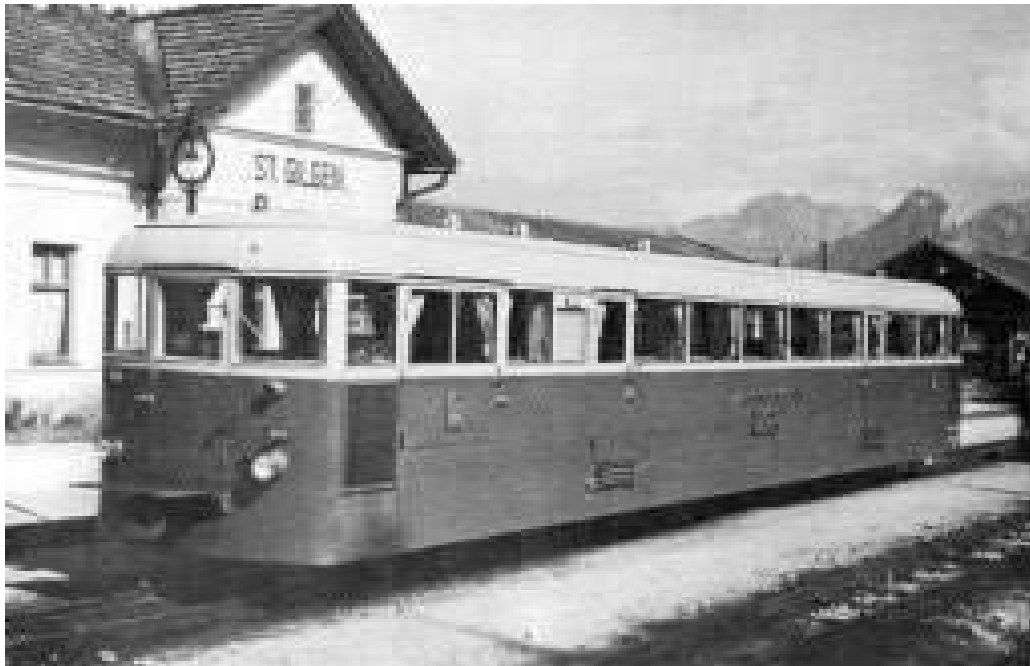
Dringende Erneuerungsarbeiten unterblieben natürlich kriegsbedingt und so stand die Gesellschaft nach dem großen Krieg schon mitten in den roten Zahlen. Mangels erforderlicher Mittel war eine Modernisierung des Zugverkehrs, wie auch die beabsichtigte Umstellung auf elektrischen Betrieb nicht durchführbar. Ing. Stern hatte die älteren Elektrifizierungsprojekte auf eigene Kosten umarbeiten lassen, gehörte er doch auch persönlich dem Verwaltungsrat der Bahn an.

Inzwischen war ein Ereignis eingetreten, das der Leitung dieser Gesellschaft nach 1919 überhaupt das Heft aus den Händen genommen hat: Ein großer Teil der Aktien der SKGLB gehörte seit Anbeginn den Aktionären der „Münchener Lokalbahn AG“, war also ausländisches Eigentum. Nach dem Krieg wurde dieses Aktienpaket eingezogen und zur Erfüllung von Reparationen an Frankreich weitergegeben. Es war natürlich unmöglich aus Frankreich Geld für eine so großzügige Reform der SKGLB zu bekommen, zumal der Verbleib der Aktion überhaupt geheim geblieben ist. Den österreichischen Aktionären der Bahn konnten die einzusetzenden großen Summen auch nicht angelastet werden. So blieb der Leitung der SKGLB in Salzburg keine andere Möglichkeit, als sich an die Bundesregierung mit der Bitte zu wenden, der Bund möge die Bahn übernehmen. Die Betriebsauslagen sollten vorschussweise vom Bund erlegt werden. Diesem Ansuchen wurde angesichts der Wichtigkeit der SKGLB für den Fremdenverkehr und durch Kontakte von Dr. Stern mit Wien stattgegeben und mit 1. Jänner 1920 übernahmen die BBÖ den Betrieb der Lokalbahn.

Die Betriebsführung gestaltete sich sehr verlustreich. Allerdings bemühte sich die BBÖ, die SKGLB wieder voll betriebsfähig zu gestalten. Es wurden Schwellen und Schienen ausgewechselt, Weichen verbessert und der Lok- und Wagenpark einer Generalreparatur unterzogen. Doch gehörte die Bahn weiterhin einem französischen Konsortium und existierte von heute auf morgen.

In dieser Schicksalsstunde der Bahn setzte Josef Stern, der mit dem Prestige der SKGLB sein eigenes verknüpft sah, seine ganze Kraft ein, die Gesellschaft wieder österreichisch zu machen und selbst zu erwerben.

Es besteht im Stern & Hafferl Archiv ein ganzer Aktenbund über die damit verbundenen Transaktionen und Schritte, die ein detektivisches Bemühen zeigen die neuen Eigentümer zu entdecken. Banken in Wien mit



Der ungeliebte Austro-Daimler Triebwagen in St. Gilgen, ein missglückter Versuch, ohne Elektrifizierung über die Runden zu kommen

Verbindungen nach Paris, Leute aus dem diplomatischen Dienst und Politiker selbst wurden eingesetzt, bei der Suche und dem Erwerb Schützenhilfe zu leisten. Im Spätherbst 1923 konnten einzelne Aktienbesitzer gefunden und trotz Devisenkomplikationen dazu gebracht werden, nach und nach den Besitz des großen Aktienpaketes an Dr. Stern zu verkaufen. Es ist schier unglaublich, mit welcher Intensität Josef Stern die letzten Monate seines Lebens dieser Sache (und auch anderen) gewidmet hat.

Nun sollte sich – nach dem Wunsch verschiedener österreichischer Wirtschaftsführer als Geldgeber für Stern – die SKGLB wieder selbständig und vom Bund unabhängig machen. Dies wurde in der großen Presse mit allem Nachdruck vertreten. Obwohl der Bund sehr viel Geld in das Unternehmen gesteckt hatte, ging die Bahn daher an Stern & Hafferl – zusammen mit der Schafbergbahn, der Schifffahrt und dem Schafberghotel. Hier wollte Stern noch einmal seine touristischen Ideen auf der Schafbergalpe verwirklichen und suchte internationale Geldquellen, die er in der Schweiz fand.

Man gedachte nun die beiden Bahnen zu elektrifizieren. Es wären dazu bedeutende Kapitalien nötig gewesen. Eine Anleihe der EW Stern & Hafferl, welcher die SKGLB kurz zugeteilt wurde, sollte die erforderlichen Mittel bringen. Leider starb Dr. Stern im März 1924, und mit der Abwicklung der Verlassenschaft ging die

SKGLB am 1. Jänner 1925 wieder in den Alleinbesitz der alten Aktionäre aus Bayern über.

Josef Stern hat hier ein Lebenswerk in Gefahr gesehen und sofort gehandelt. Sein Einsatz – falls realisiert – hätte die Bahn modernisiert, elektrifiziert und sie als eine „Stern & Hafferl Bahn“ gewiss bis heute erhalten. Seine Neffen Hugo Neumann und speziell Karl Stern versuchten in späteren Jahren das Interesse der Eigentümer immer wieder auf eine Elektrifizierung zu lenken, letztmalig 1955, die dann aber unterblieb. Dieses nicht investieren hat 1957 mit zu ihrer Einstellung geführt.

# Nicht bloß Bahnen waren öffentliche Verkehrsträger

## *Busse kontra Stern & Haffersche Bahnen - erste Autobuslinien anstelle von Lokalbahnen*

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg hatte man sich in Oberösterreich mit dem Busverkehr als Ersatz für mangelnde Lokalbahnen beschäftigt. Sowohl über Land als im fremdenverkehrsorientierten Salzkammergut waren Linien eingerichtet worden, die schon in Konkurrenz zu den Stern & Haffner-Bahnen standen. Dr. Beurle, uns von seinem Kontakt zu Josef Stern in Sachen Fremdenverkehr und Kraftwerksbau als vielseitiger Wirtschaftslobbyist bekannt, bemühte sich 1906 um die Einrichtung von „Automobilkursen“ nach bayrischem Vorbild. Etwas, an das Stern schon 1905 als elektrische Obuslinie gedacht hatte, um so sein relativ unrentables Bahnprojekt Gmunden-Scharnstein eher zu realisieren. Vom Dezember 1907 an verkehrte also eine Buslinie Linz-Eferding und wurde 1908 bis Waizenkirchen verlängert. Mit dieser Eröffnung hatte der Motorverkehr das seit den achtziger Jahren bestehende und gerade in Stern & Haffnerscher Planung steckende Lokalbahnprojekt Linz-Eferding-Waizenkirchen-Neumarkt zeitlich überrundet. Mit der schließlich doch streckenweisen Verwirklichung dieser Lokalbahn ab Ende 1908 wurde der Busbetrieb bis 1912 in Etappen wieder eingestellt. In diesem einzigen Falle hatte der auslaufende Lokalbahnbau Oberösterreichs ein letztes Mal seine Stellung gegenüber dem beginnenden Busverkehr behaupten können.



Elektrische Oberleitungsbusse, 1905

Ähnlich stand es mit der zweiten oberösterreichischen Autobuslinie Bad Ischl-Unterach über das Weißenbachtal, wo Stern & Haffner von 1899 bis 1914 eine Lokalbahn projektierte. 1910 nahm diese Linie ihren Betrieb auf und wurde 1913 zunächst sommers durch die Linien Salzburg-Bad Ischl, Bad Ischl-Gmunden und Gosaumühle-Bad Ischl ergänzt. Das Sternsche

Seeverbindungsverkehrskonzept war damit bedroht und führte zu Auseinandersetzungen – speziell mit der kleinen neuen Verbindungsbahn Unterach-See am Mondsee. Merkwürdigerweise hatte Robert Baum, der sonst emsige Befürworter aller Sternschen Tourismuseideen, eine private Kraftfahrzeug-Gesellschaft für eine Buskonzession gewonnen und dafür sogar eine Subvention der Salzkammergut-Lokalbahn A.G. erwirkt. Diese Linie Ischl-Unterach brachte es in der Saison bis auf über 500 Fahrten und ist im Ersten Weltkrieg nach Requirierung des Busses eingestellt worden. Wie wir wissen, hatte es zwischen Baum, der Skg.-Lokalbahn und Stern einen heftigen Briefverkehr über die Angelegenheit gegeben – mit dem Erfolg, dass Ing. Stern seine Elektromotorschiffahrt am Attersee als Ersatz für die Atterseerundbahn eingerichtet hat.

## *Schiff-Fahrt als erweitertes Angebot von Stern & Haffner - von den Anfängen 1895 bis 1925*

Ing. Stern und der Sommerfrischenverkehr im Salzkammergut, dazu gehörte natürlich auch die Einbeziehung der Schifffahrt auf den dortigen Seen.

### *Erste Versuche am Traunsee*

1890, als die Firma mit dem Bau der Salzkammergut-Lokalbahn begann, hatten bereits die meisten Seen einträgliche Dampfschiffahrtsunternehmen, die am Traunsee z.B. bis in die Biedermeierzeit zurückreichten. Aber wie es mit dem Zeitgeist geht, verkehrten diese Dampfer schon seit Jahrzehnten und waren nichts mehr Neues. Entsprechend der elektrischen Beleuchtung von Fremdenverkehrsarten, mit der Stern seit 1894 Erfolge eingefahren hatte, erschien es ihm bedeutsam, den neuesten Typ eines Elektrobootes ins Spiel zu bringen.

Experimente damit hatte man schon an der Adria, speziell bei der Marine durchgeführt, wie ihm sein Kollege Haffner mitteilte. Das Wissen bezog man dort aus England, Frankreich und besonders aus Deutschland, von Siemens. Erfahrungen an Binnengewässern lagen nur wenige vor.

So verwendete Ing. Stern die neue Gmundner Elektrizitäts-A.G. als seine Versuchsbasis, als er im Jahre 1896 nach behördlicher Bewilligung ein Probeboot vom Triestiner Lloyd bestellte und im Sommer 1896 in Betrieb nahm. An der Esplanade entstand ein eigener Landungsplatz und ein Maschinenpavillon der G.E.A.G.

zwecks Ladung der Akkumulatoren, die bei 1200 Watt Leistung 5-6 Stunden Fahrt gewährleisten – bei einer Geschwindigkeit von etwa 10 km/h. Völlig unkonventionell war die äußere Erscheinungsform: zwischen zwei zigarrenförmigen Stabilisatoren, den Flottanten, war eine Plattform mit Sitzen, Motor, Steuerung und Akkus angebracht, die geringen Wasserwiderstand, besten Nutzeffekt der Schiffsschraube, Unsinkbarkeit und unbeschränkte Dauerhaftigkeit sichern sollten.

Man glaubte bei dieser Beschreibung eher am Ende des 20. Jhdts. zu leben, als am Ende des 19. Jhdts.. Dennoch oder gerade deswegen verweigerte die Obrigkeit eine erste Einführung dieses Bootsbetriebes am Traunsee!

Es sollten 15 Jahre vergehen, bis sich Ing. Stern wieder mit Elektrobooten beschäftigte – ebenfalls am Traunsee. Das ihm gut bekannte Ebenseer Multitalent Rudolf Ippisch, Schuster, Musiker und Geschäftsmann, startete 1909 den Versuch, am Traunsee von Ebensee aus eine eigene Elektrobootsschiffahrt gegen die übermächtige Konkurrenz der Gmundner Dampfschiffahrt von John Ruston einzurichten. Er wandte sich an Josef Stern, dem auch Ruston 1896 seine E-Boot-Versuche mit torpediert hatte, um Strom für eine eigene Ladestation zu erhalten. Stern versicherte Ippisch seine Unterstützung und dieser erwarb nach und nach bis 1912 vier Elektroboote.



Das elektrische Versuchsboot am Traunsee, 1896

Dafür richteten die EW Stern & Hafferl zuerst in Ebensee eine Ladestation (1910) ein, um später insgesamt drei Umformeranlagen zu bauen (1911/12). Insofern hatte Stern & Hafferl die nötigen Erfahrungen, selbst eine Elektrobootsschiffahrt zu beginnen.

## *Elektroboote am Attersee*

Baurat Stern war seit Jahren am Aufbau eines Verkehrsringes im Salzkammergut interessiert und dazu gehörte seit Mitte der neunziger Jahre auch der Attersee. 1907 konnte er die Saisonbahn Unterach-See eröffnen und jetzt, 1912 stand eine zweite Idee Sterns vor ihrer Verwirklichung, der Voralpenring: eine Bahnlinie von Ried über den Attergau nach Gmunden und weiter nach Steyr; von dort zurück nach Linz, über Eferding und Neumarkt nach Ried, wo die Bahn wieder enden sollte. Davon war die Lokalbahn Gmunden, die von Gmunden nach Vorchdorf, eine von Linz über Eferding nach Peuerbach sowie jene von Waizenkirchen nach Neumarkt schon in Betrieb, die von Vöcklamarkt an den Attersee bzw. von St. Florian nach Linz in Bau.

Hier am Attersee wollte man die Salzkammergutrundfahrt mit der Voralpenbahn kreuzen und benötigte, speziell um vorerst den Betrieb der Bahnen von Unterach-See und Vöcklamarkt-Attersee sicherzustellen, auch eine eigene Elektroschiffahrt. Diese hätte nämlich von Attersee aus nicht nur Unterach, sondern Weyregg und Weißenbach erreichen müssen, wo weitere Lokalbahnen nach Gmunden (Voralpenring) bzw. Bad Ischl (Salzkammergutring) ebenfalls vor einem Baubeginn standen.

Die seit 1869 am Attersee bestehende Dampfschiffahrt des Ferdinand Peratoner hatte ihren Sitz in Kammer, dem Endpunkt des „Kammerer Hansel“, einer Dampflokabahn von Vöcklabruck als Anschlussstelle an die Westbahn. Die nun vor der Tür stehende direkte Anschlussmöglichkeit von der Westbahn an den Attersee und die Eingabe um Erlangung einer zweiten Schiffahrtskonzession am See bewirkte den heftigsten Widerstand der alten Schiffahrtsgesellschaft.

Erst die großzügige Unterstützung des damaligen Statthalters für Oberösterreich, Baron Handel, ermöglichte eine Installierung der „Elektroschiffahrtsunternehmung am Attersee“ für die Baufirma Stern & Hafferl. Durch die mehrfach vorgetragene Hinweise, dass der Schiffahrtsbetrieb nur im Sommer zur Verdichtung des Fahrplanes für den Fremdenverkehr geführt werden sollte, gelang die Erwerbung der Verkehrsgenehmigung im Jahre 1912.

Zwei Elektromotorboote wurden bei der bekannten Bootswerft Lürssen in Aumund Vegesack bei Bremen in Auftrag gegeben. Nach Eröffnung der Vöcklamarkter Bahn im Jänner 1913 entstand in der Nähe des Lokalbahnhofes Attersee, in Verbindung mit einer Gleisanlage zum See, auf dazugekauftem Grund eine Ladestation mit zwei Umformer-Maschinensätzen und einer Leistung

von je 90 kVA. Dazu kam eine Schiffsunterstellhalle mit einer kleinen Werkstätte. Der Standort war im Sinne der ursprünglichen Grundidee einer Querverbindung über den See zur Bahn Weyregg-Gmunden gewählt worden, weshalb die Bahn nach Inbetriebnahme der Schifffahrt um 500 m bis zur Schiffsanlegestelle verlängert worden ist.

Die Anlegestellen bereiteten überhaupt einige Probleme und es mussten mehrfach neben den Dampferstegen eigene Steganlagen errichtet werden, während andere dann doch im Konsensweg mit der Dampfschifffahrt zustande kamen.

Die zwei Schwesternboote von über 23 m Länge und einem Fassungsraum von je 120 Personen langten im Frühjahr 1913 mit der Kammerer Bahn ein; sie waren auf Tiefladern, auf der Backbordseite liegend, angekommen und wurden unmittelbar neben der Villa des Dampfschiffahrtsbesitzers, sehr zu dessen Missvergnügen, zu Wasser gebracht. Konstruktion und Ausführung waren erstklassig und beide Schiffe galten jahrzehntelang als die schönsten Boote auf den österreichischen Seen. Die Boote erhielten die Namen „Attergau“ und „Baron Handel“. Ihre elektrische Ausrüstung wurde von Siemens-Schuckert geliefert und bestand aus je einem Hauptstrommotor für 200 V, der bei 400 U/min 18 PS als Dauerleistung abgab und für Manöver kurz auf 25 PS gesteigert werden konnte. Er gestattete den Schiffen eine Geschwindigkeit von 13,5 km/h und erhielt seine Kraft aus einer Blei-Akkumulatorenbatterie von 110 Zellen, die allerdings ein Gewicht von 13 t (!) und eine Kapazität von 860 Ah hatte.



Das Elektroschiff <Baron Handel> 1913 vor der Endstation der Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee und dem Hotel <Attersee>

Der Einstieg erfolgte beiderseits mittschiffs, und man gelangte zunächst auf das von Bänken rings eingesäumte Mitteldeck, das in seinem vorderen Teil den erhöhten Führerstand trug. Das Hinterdeck 1. Klasse war gedeckt und bestand aus einem Salon mit gepolsterten Querbänken bzw. war am Schiffsende frei mit einer Rundbank. Im Vorderdeck befand sich die um zwei Stufen versenkte, gedeckte und ebenfalls verglaste Kajüte zweiter Klasse mit hölzernen Längsbänken. Teakholz, Mahagoni und blanke Messingbeschläge sowie Zug- und Segeltuchgardinen entsprachen dem Zeitgeschmack.

Am 14. April 1913 erreichte das erste Elektroboot „Baron Handel“ Unterach und in der ersten Sommersaison 1913 konnten bereits rund 29.000 Personen befördert werden. Das schon erwähnte Geleise zur Schiffslandstation diente einem weiteren Zweck, ebenso Frachtgüter, die bisher am See verflößt worden waren, nunmehr auf die Lokalbahn von dem Molegeleis im See aus umzuladen. Stern & Hafferl als Inhaber der Schifffahrt schloss mit der Lokalbahn einen Schleppbahnvertrag. Ein Trajekt Kahn beförderte Güterwagen bis Weyregg; dieser Frachtbetrieb wurde aber bald wieder aufgelassen.

Infolge Kriegsbeginns nahmen die Frequenzzahlen 1914 leicht ab (24.000), um bis 1916 eine starke Erhöhung (42.000) zu erfahren, und erst 1919 wieder das Vorkriegsniveau (28.000) zu erreichen.

### *Ein zweiter Bootsbetrieb am Wallersee*

Die Einrichtung der Elektroschifffahrt auf dem Wallersee stand im Zusammenhang mit Tourismusprojekten von Baurat Dr. Stern im Salzburgischen, die wie am Attersee als Verbindung zwischen geplanten Lokalbahnen vorgesehen war.

Hier konnte noch im Frühjahr 1914 durch den Bau von Starkstromleitungen der EW Stern & Hafferl eine elektrische Zuleitung zum See sowie der Bau einer Ladestation vorgenommen werden. Das Boot namens „Wallersee“ soll in einer Bootswerft am Starnbergersee 1911 gebaut worden sein, war 12,5 m lang und fasste 28 Personen. Es ist am 12. Juli 1914 in Dienst gestellt worden.

Wegen des Krieges musste der Schiffsverkehr am 20. September 1915 wieder eingestellt werden. Die elektrische Zuleitung und die Einrichtung der Ladestation fiel einer Buntmetallsammlung zum Opfer. Schließlich wurden aus dem abgestellten Boot noch alle Teile der elektrischen Betriebsanlage gestohlen. Den noch gut erhaltenen Rumpf verfrachtete man später zum Attersee.

## ***Die Übernahme der Dampf-Schifffahrt und die Entwicklung nach dem Krieg am Attersee***

1918, nach Ausrufung der Republik, verlangte ein Arbeiterrat sofort die Umbenennung der „Baron Handel“, die ab nun einfach „Handel“ hieß. Der Kampf zwischen den Dampfschiffen und den Stern & Hafferl-E-Booten erlebte einen neuen Höhepunkt. Nach dem Tod von Peratoner versuchten seine Töchter durch ein kleines E-Boot und ein Benzinmotorboot der Konkurrenz entgegenzuwirken, aber ihre Versuche scheiterten. Durch Verteuerung der Kohle und deren Mangel gewann die Stern & Hafferl-E-Schifffahrt weiter an Bedeutung. Diese hatte für den zusätzlichen Verkehr in der Saison gleichfalls ein neues, kleines Dampfboot erworben, das in den „Vereinigten Gesellschafts Werkstätten“ in Gmunden adaptiert worden ist. Es kam hingegen nach einer Saison wieder außer Dienst.

1920 wurde ein Tiefpunkt im Passagierverkehr überwunden und die Beförderung der E-Boote steigerte sich von 36.000 (1921) auf 69.000 (1923), das bald Dreifache der Vorkriegszeit.

Inzwischen war auch die Dampfschifffahrt des mit Dr. Stern befreundeten Robert Baum am Mondsee in Schwierigkeiten geraten und der Verkehr eingestellt worden, wodurch die Lokalbahn See-Unterach bedroht war, Passagiere zu verlieren. So ließ Stern & Hafferl mehr E-Bootsverbindungen nach Unterach verkehren, um Reisende an den Fuß des Schafberges zu bringen, damit die Saisonbahn am 1. Juni 1922 ihren Betrieb aufnehmen konnte. Die Gemeinde Unterach machte daher Dr. Stern den Vorschlag, selbst eine Schifffahrt am Mondsee einzurichten, und beschloss daher im August 1922, dass Stern & Hafferl ihren Betrieb mittels Elektroschiffen am Mondsee übernehmen sollte. Oberbaurat Stern wurde für sein diesbezügliches Entgegenkommen sogar zum Ehrenbürger von Unterach ernannt.



Das E-Boot <Burgau> in Fahrt

Allerdings hatte Baum in einem Brief schon früher Oberbaurat Stern wegen der Kostensituation von einer Umstellung auf Elektrobetrieb abgeraten. Mangels geeigneter Schiffe konnte Stern & Hafferl die vorgesehene Übernahme schließlich doch nicht durchführen.

Dafür war 1923 Ing. Stern nach langen Verhandlungen mit dem neuen Besitzer der Attersee Dampfschifffahrt, Rudolf Randa, ein Kauf dieser Gesellschaft gelungen. Damit gab es am Attersee nur mehr ein Schifffahrtsunternehmen, das 1924 nach dem Zusammenschluss fast die doppelte Anzahl von Passagieren (122.000) befördern konnte. Linienschifffahrts- und Postverkehr am ganzen See ergänzten die Saisonschifffahrt.



Der neu erworbene Dampfer <Unterach>

Eine letzte Großtat von Dr. Stern ist die schon bekannte Erwerbung der Aktienmehrheit der Salzkammergut-Lokalbahn 1923/24 gewesen. Mit dieser Gesellschaft war seit 1898 die Wolfgangseeschifffahrt verbunden, die daher kurz vor Ende 1923 bis zum 1. Jänner 1925 ein Tochterbetrieb des Stern & Hafferl-Unternehmens gewesen ist. Auch hier am Attersee war es der Wunsch von Josef Stern gewesen, nach der Elektrifizierung der Lokalbahn E-Boote am See verkehren zu lassen – eine Idee, die mit Ing. Stern 1924 starb.

# Die Fremdenverkehrswelt des Josef Stern

Der in den Bergen bei Salzburg geborene Josef Stern hat nie seine Naturverbundenheit vergessen. Wandern, Sehen und damit Ideen zu verknüpfen, waren schon in jungen Jahren seine größten Freizeitvergnügen.

## *Ein Beginnen nahe der Heimat am Schafberg*

Als er dann mit seinem großen Wurf, der Konzession zum Bau der Salzkammergutlokal- und Schafbergbahn in die Heimat zurückkehren konnte, versuchte Stern erstmals seine Vorstellungen von Tourismus in die Tat umzusetzen. Bereits vor Baubeginn dieser Bahn war es ihm darum zu tun, Landschaft und technischen Fortschritt miteinander klug zu verbinden. Die Bahntrassen und der kleine Wallfahrermarkt St. Wolfgang, ganz nahe der kaiserlichen Sommerfrische Ischl und der mondänen Badeszene der Monarchie, mussten einfach zum Exerzierfeld seiner Ideen werden, die Berge und Täler des Salzkammergutes für den Fremdenverkehr zu erschließen.

Es wird berichtet, dass Ing. Stern die Bahnstrecke von Bad Ischl nach Salzburg mit Künstlern, Malern und Graphikern nach schönsichtiger Linienführung samt Aussichtspunkten untersucht hat, um danach die eigentliche Trasse von Ing. Hafferl und seinen Leuten abstecken zu lassen. Diese Bahn sollte daher nicht nur eine einfache Lokalbahn werden, sondern ein Schauplatz für Einheimische wie speziell Fremde, die Naturschönheiten einmal fahrend zu erleben. Noch mehr galt dies für den Schafberg, dem Publikum als österreichischer „Rigi“ angepriesen.



SKGLB: Der Zug in der Wolfgangseelandschaft

Als Josef Stern anfangs der neunziger Jahre selbst nach St. Wolfgang übersiedelte, beauftragte ihn die Bahn-

gesellschaft, welche den Bau finanzierte, auch mit der Errichtung eines neuen Schafberghotels. Hatte sie doch in ihren Statuten Hotels wie die Schifffahrt am Abersee mitberücksichtigt. Ein Hotelbau bedeutete übrigens damals den Einstieg in das internationale Fremdenverkehrsgeschäft, weil man damit den Ansprüchen der „Confort“ gewöhnten Gäste gerecht zu werden glaubte. Dazu gehörte es, nach Schweizer Muster Hotels zusammen mit modernen Tourismusanlagen einzurichten.



Die schöne Aussicht vom Schafberg auf den Wolfgangsee

Ein solches Konzept wollte Ing. Stern in St. Wolfgang mit publikumswirksamen Bahnen und dem jetzt berühmten Pacheraltar persönlich durchführen. Er erwarb schon während des Bahnbaues 1892 direkt neben dem neuen Talbahnhof der Schafbergbahn ein großes Areal sowie Seegründe und im Sommer 1893 unterhalb des Schafberges Almflächen, um damit seine Vorstellungen von Fremdenverkehr in Szene zu setzen.

Besondere Höhepunkte dabei sollten sein: der Bau einer Brücke über den Wolfgangsee zwecks Anbindung der Lokalbahn an die Bergbahn, die elektrische Beleuchtung von Hotels (darunter als schon erteilter Auftrag die des Schafberghotels), die Errichtung eines Hotel-Sanatoriums auf der Schafbergalpe sowie einer Standseilbahn von der Endstation der Bergbahn zum Berghotel, die Begehbarkeit eines beleuchteten Naturdenkmals, der Wetterloch-Höhlen, und endlich eine Cottage (Villen)anlage am See, neben der Bahn.

Dazu wurde, wie schon bekannt, 1894 das Dampfkraftwerk installiert und ein erstes Leitungsnetz in Betrieb genommen. Gleichzeitig entstand Ende 1894 die Standseilbahn, und aufgrund eines zusätzlichen Pachtvertrages die Anlage der 30 m langen, 2 – 5 m hohen Wetterloch-Höhlen samt einem Wanderweg. Diese, mit

einer Schutzhütte versehen und durch sechs Bogenlampen erleuchtet (sie hätten bis unter die Schafbergnase, mit einer unterirdischen Aussichtsgalerie führen sollen), ist ab 1895 eine der ersten für Touristen hier zugängliche Höhlenanlage gewesen. Dementsprechend gut vermarktet, haben davon deutsche und österreichische Zeitschriften, darunter die berühmte „Gartenlaube“ als einer „Sensation“ berichtet.



Die Wetterloch-Höhenanlagen, 1894 eröffnet und beleuchtet

Die Pläne für die Brücke und das Hotel-Sanatorium waren 1894 fertig und mit den Almbesitzern Vereinbarungen getroffen, an das Hotel Milch und Butter „almfrisch“ anzuliefern. Am Areal in Seenähe baute Ing. Stern vorerst 1893/94 zwei Villen, wovon er bis 1895 selbst eine bewohnte (Villa Rix-Bachler) und die andere bald verkaufte (Villa Kober). Stern & Hafferl legte nahebei 1894 auch schönsichtige Fahrstraßen für die Ausflügler nach Ried und unter der Kienbergwand am Mondsee an, nahe dem Anstieg zum Schafberg.

Plötzlich traten aber Schwierigkeiten mit der Lokalbahn-gesellschaft und in der Finanzierung auf, die Stern vom Weitermachen abgehalten haben. Brücke, Hotel und weitere Villen kamen nicht mehr zustande.

In Gmunden hat Ing. Stern hingegen ein neues Betätigungsfeld in Sachen Fremdenverkehr gefunden und seine Pläne fortgesetzt. Hier, wo Stern aus schon geschilderten Gründen 1895 mit der Firma und persönlich ansässig geworden war, dem neben Ischl stark entwickelten zweiten Kurort des Salzkammergutes, bot sich die Möglichkeit, seine modernen Tourismusgedanken so und in anderer Form wahr zu machen. Dabei sollte das Zusammenwirken von Bauunternehmen und der neuen Gmundner Elektrizitäts-AG von besonderem Vorteil sein.

### *Die Fortsetzung am Traunsee*

Die Firma Stern & Hafferl kaufte 1894/95 nahe der eben in Betrieb gegangenen elektrischen Lokalbahn Gründe aus der Bürgerspitalstiftung an und beteiligte sich am Ausbau der im Entstehen befindlichen Satori-Cottage-Anlage unterhalb von Trabrennbahn und späteren Tennisplätzen. Man errichtete vier Villen (1895/96) und das Arkaden-Cottage-Haus. Eine Villa davon sollten Ing. Stern und Frau Adele bis zu ihrem Tod bewohnen, die anderen wurden bis 1897 veräußert und das Arkadenhaus zum Wohn- und Bürogebäude von Stern & Hafferl umgewidmet.

Mit dem Lokalbahn- und Dampfkraftwerksbau kam die Elektrizität in die Stadt. Stern & Hafferl beleuchtete ab 1895 ganz im Gedanken der Tourismuspropaganda sowohl die Esplanade wie die Kurgebäude; Villen und bedeutende Gebäude sollten alsbald folgen. Im Zusammenhang mit der Elektrizität bemühte sich Ing. Stern jetzt in Gmunden um weitere elektrische Verkehrseinrichtungen und ebenso in seinem Umland, um die Attraktivität des „Curayons“ zu steigern.

So entstanden Pläne für die Entwicklung eines elektrischen Motorbootverkehrs am Traunsee (1895/97), der 1896 in Probetrieb ging. Ebenso für eine Drahtseilbahn (1896/99) auf den Hochkogel, vom Hotel Bellevue (heute BH) aus zur Marienwarte, dem projektierten Zentrum eines neuen Park- und Restaurantstandortes. Im Umland waren elektrische Lokalbahnen als „Versorgungs- und Schaubahnen“ ins Almtal (1894), das Vorland (1895) und an den Attersee (1896) vorgesehen; die Bahn zum Attersee sollte als Ufer- oder Seebahn bis nach Mondsee geführt werden. Zur Stromversorgung ist eine Erweiterung des Gmundner Kraftwerkes und der Bau von Bahnkraftstationen beabsichtigt gewesen. Die Pläne in der Stadt wurden für die GEAG, die im Umland für Stern & Hafferl ausgearbeitet.

Alle blieben sie vorerst schon mit Vorkonzessionen ausgestattete, recht aufwendige Projekte, denen Interessen





Hotelanlage <Schafbergalpe>, Projekt 1905

von Grundeigentümern und den Dampfschiffahrtsgesellschaften entgegenstanden. Noch schwieriger aber war es, eine sichere Rentabilität zu gewährleisten und Finanzierungsprobleme zu lösen. Speziell fehlte eine öffentliche Förderung, an der dann diese ausgeklügelten Tourismuskonzepte von Ing. Stern zu diesem Zeitpunkt scheiterten.

Erst anfangs des neuen Jahrhunderts setzte ab 1904/05 nach einer Depressionsphase wieder eine wirtschaftliche Belebung ein, welche auch dem Fremdenverkehr bessere Investitionschancen einräumte. Dazu kam eine größere Kapitalkraft von Stern & Hafferl, die einsetzende staatliche Unterstützung und das Bemühen der verschiedenen politischen Kräfte, dem Tourismus eine Vorrangstellung zu verschaffen.

### ***Interessante Projekte in Tourismus-Kernländern der Monarchie***

Ing. Stern lernte aus den Erfahrungen der letzten Jahre. Solche Cottageprojekte wie sie noch Baumeister Ceconi aus Salzburg und die Oberösterreichische Baugesellschaft in Ischl oder am Mondsee durchführten, hatte man ganz aufgegeben. Stern war eben ein Eisenbahnfachmann. Ihm schien der Einsatz von Elektrizität in Bezug auf Bahnen sowie Fremdenverkehr der Bereich mit den größeren Zukunftsaussichten zu sein, zumal sich diese Kombination auf europaweitem Vormarsch befand. Die Schweiz und Tirol, zu dem damals noch Vorarlberg und natürlich Südtirol gehörten, zählten um 1900 zu den vorbildlichen Fremdenverkehrsländern. So reiste Ing. Stern mehrmals dorthin bzw. engagierte sich auch dort. Elektrische Bahnen, seinerzeit an sich schon eine Attraktion, waren in Verbindung mit der alpinen Landschaft ein nicht zu übersehender Faktor für die Fremdenverkehrswirtschaft geworden, die deshalb

immer wieder auf den Bau solcher Bahnen drängte, um dann in deren Umkreis Alpinhotels zu bauen.

Daher arbeitete Stern & Hafferl neben dem Salzkammergut im Tiroler Raum, wo man sich bei allen wichtigen Bahnprojekten dieser Art beteiligte und reiche Erfahrungen sammelte. 1904 war es die Dolomitenbahn und die ins Stubaital, letztere verbunden mit einem Hotelplan. 1905 Bahnen zum Gardasee und die Montafonerbahn, 1907 eine Zahnradbahn auf den Ritten bei Bozen, 1908 die Elektrifizierung der Zillertalbahn, 1909 Bahnen auf den Nonsberg bzw. die Mendel und endlich 1913 die Zugspitzenbergbahn. Meistens kam sein Tiroler Konkurrent Ing. Rihl, ebenfalls ein Kraftwerks- und Bahnbauexperte, zum Zug; nur das Zugspitzenprojekt hat der Krieg verhindert.

Inzwischen dehnte Ing. Stern seine Tourismuskonzepte auf den Raum des gesamten Salzkammergutes aus, unter Einbeziehung seines steirischen Anteils und der Salzburger Nachbarbezirke. Voraussetzungen waren natürlich vor der Verwirklichung stehende oder schon in Betrieb gegangene Kraftwerke, um mit ihnen solche Projekte echt über die Bühne zu bringen und logischerweise zugleich Strom abzusetzen.

### ***Und noch einmal zurück ins Salzkammergut***

Den Neuanlauf startete Josef Stern in der Seenregion. Hier lag bereits ab 1905 in Zusammenarbeit mit Robert Baum von der Mondseeschiffahrt, der Salzkammergut-Lokalbahngesellschaft und einer Salzkammergut-Verkehrsaktionsgemeinschaft unter Leitung des Gmundner Landtagsabgeordneten Vesco ein Großkonzept vor. Dieses beabsichtigte eine Reihe von Hotels und eine Verkehrsverbesserung. An der Spitze stand eine Hotel- und Kuranlage (1906) auf der im Stern & Hafferl-Besitz befindlichen Schafbergalpe, verbunden mit im Bau begriffenen Hotels in Strobl und Kreuzenstein. Neu geplant waren solche in St. Gilgen, Mondsee und Unterach als gemeinschaftlich geführte Betriebe. In Mondsee sollte ein Seebad dazugehören. Verkehrsmäßig projektierte man eine elektrische Lokalbahn von Gmunden nach Weyregg bzw. von Unterach nach See (1905/07), um mit einer elektrifizierten Salzkammergut-Lokalbahn (1907/08) und erneuerten Schifffahrt alle vier Seen und Ischl in einem „elektrischen Rundreise-Zirkus“ touristisch zu erfassen.

Speziell die Kuranlage auf dem Schafberg verdient unsere Aufmerksamkeit; sie sollte unter Aufsicht von Primar Dr. Meyer aus Bad Ischl stehen. Neben einem Hauptgebäude hatte man nach dem Pavillonsystem

Wohneinheiten mit Bad in Form von Schweizerhäuschen in Almhüttenart mit 163 Betten bauen wollen. Das gesamte Projekt verlangte 12 Mill. K, die Hauptsumme entfiel auf die Elektrifizierung der Lokalbahn, der Rest auf die Hotels sowie neue Schifffahrts- und Bahnlinien. Als Pächter im Gespräch waren die „Internationale Schlafwagensgesellschaft“ und ein Hotelsyndikat unter Leitung von Arthur Krupp.

Entstanden sind nach Fertigstellung des Dietlbachwerkes in St. Wolfgang und dem Verbundbetrieb mit dem Traunfallwerk 1907 die Lokalbahn Unterach-See mit einem Norwegerpavillon, die Beleuchtungsanlagen in St. Wolfgang, Strobl, St. Gilgen, Mondsee und Unterach (meist Promenaden, ein Wasserfall) sowie das Bad in Mondsee.

Mit Beginn des Baues der Gosauwerke verlagerte sich das Interesse von Stern & Hafferl mehr ins innere Salzkammergut, ohne die anderen Bereiche, speziell den Attersee zu vergessen. Von 1909 bis 1914 sind mehrere Schwerpunkte feststellbar, regionale wie touristische. Einerseits rückte der Raum Goisern-Hallstatt-Gosau-Dachstein mit Ausseerland und der Abtenauer Gegend in das Blickfeld von Ing. Stern, andererseits wieder die oberösterreichischen Seen und neuerdings die Seen im Salzburger Flachgau und das Umfeld der Stadt Salzburg. Klar erkannte dabei Stern die Auswirkungen des Tourismus der Mozartstadt und die notwendige Einbindung des Salzkammergutes. Am wichtigsten waren ihm dabei Bahn- und Beleuchtungsvorhaben, gefolgt von Bergbahnen mit Naturdenkmalserschließung und der Elektrobootverkehr. Abgesehen von Gmunden hatten Hotelprojekte für Stern sehr an Bedeutung verloren.

Der Linzer Anwalt Dr. Beurle wandte sich 1910/11 angesichts des Bekanntheitsgrades der Stern & Hafferl Kraftwerke mit einem „Promemoria-Bericht“ an Ing. Stern. Beurle war sowohl politisch tätig als mit den Wiener Wirtschaftskreisen eng vertraut. So unterbreitete er den Vorschlag, mit Einfluss und Bankkapital von dort, den Straßen- und elektrischen Bahnbau (mit Elektrifizierung von Rudolfs-, Salzkammergut- und Kammererbahn) zu ermöglichen, die Ischler Bäder zu modernisieren und den

Wintersport als Ersatz für die Kürze der Saison hier wie in Tirol auszubauen. Wichtig wäre ein „vom Wetter eigentlich oft fast unabhängiges Pulsieren des Fremdenverkehrs“. Der Einfluss von Ackerbauminister Ebenhoch, der eine Villa in Hallstatt besaß, wurde geltend gemacht, und der neue Gouverneur der Bodenkreditanstalt in Wien habe Vertrauen in ihn, Stern und „will ein großes und schönes Geschäft machen...“ Josef Stern, enttäuscht von ähnlichen Angeboten, lehnte aber ab, weil er „selbst viele Projekte ähnlicher Art im Talon“ habe und erst diese durchsetzen müsse.

Es stimmte, damals gab es im Planungsbüro und im Kopf von Josef Stern wie Franz Hafferl die bisher größte Anzahl solcher Vorhaben.

Beginnen wir im inneren Salzkammergut, so eröffnete sich durch den Bau von Straßen für die Gosauer Kraftwerke der Raum bis zu den Gosauseen für einen Touristenstrom. Hier wurde als erstes eine Drahtseilbahn auf die Zwieselalm und eine Zahnradbahn auf den Dachstein durchdacht (1909/10), später erfolgte eine Kommission der Lokalbahn Steeg-Gosau-Golling (1912/13), welche einen Zweig zum Vorderen Gosausee haben sollte. Früher (1911) hatte Stern & Hafferl Interesse an einer Elektrobootsschifffahrt am Hallstättersee bekundet und 1913 ein heute unbekanntes, ab später sehr berühmtes Projekt, die Erschließung der Dachsteinhöhlen mit einem Gutachten an die Öffentlichkeit gebracht. Diese Bergbahnanlage sollte anfangs vom Bahnhof Obertraun ausgehend eine Zahnradbahn und dann eine Standseil- oder Seilschwebbahn umfassen. Weil Bergbahnen alleine, wie der Projektersteller meint, auch in der Schweiz nicht rentabel wären, müsste ein „Massenbesuch“ der Dachstein-Riesenhöhlen jenes Touristenpotential verschaffen (1910 hatte es in der Öffentlichkeit viele Hinweise auf diese gerade erforschten Höhlen gegeben). Er spricht weiter von einer Beleuchtung der Eishöhlen, Verbesserung der Wege drinnen und Einbau von Gallerien



Die Bergbahn- und Seilbahn-Planung zu den Dachstein-Eishöhlen, 1912

wie Steigen sowie der Anbindung von Wegen auf die Schönbergalpe und die Simonyhütte. „Sicher ist auch, wären diese Riesenhöhlen in der Schweiz gelegen, würden Bergbahnen..zu diesen führen, sowie Hotelbauten erstehen...einen Anziehungspunkt ersten Ranges bilden..großes Reisepublikum dahin lenken...“ glaubt der

Planverfasser und bedauert, dass „in unserem Vaterland, namentlich...herrlichen Salzkammer-gut...Vorbedingungen nicht...Schweiz Schritt halten zu können.“ Um keine „utopische Anschauungen“ zu begründen, sei dieses Gutachten von ihm in Detail erstellt worden.

Schlussendlich hatten Ing. Stern und Ing. Hafferl von 1909 bis 1912 die Elektrifizierung der Rudolfsbahn ausgearbeitet, um internationale Publikumsströme ins Salzkammergut zu bringen. Zugleich wurden 1912/13 Pläne für Nebenbahnen von Bad Aussee zum Altaussee und Grundl-See bis zur Baureife vorbereitet. Vorhaben, die wieder an der Ignoranz der staatlichen Stellen und dem Krieg gescheitert sind.

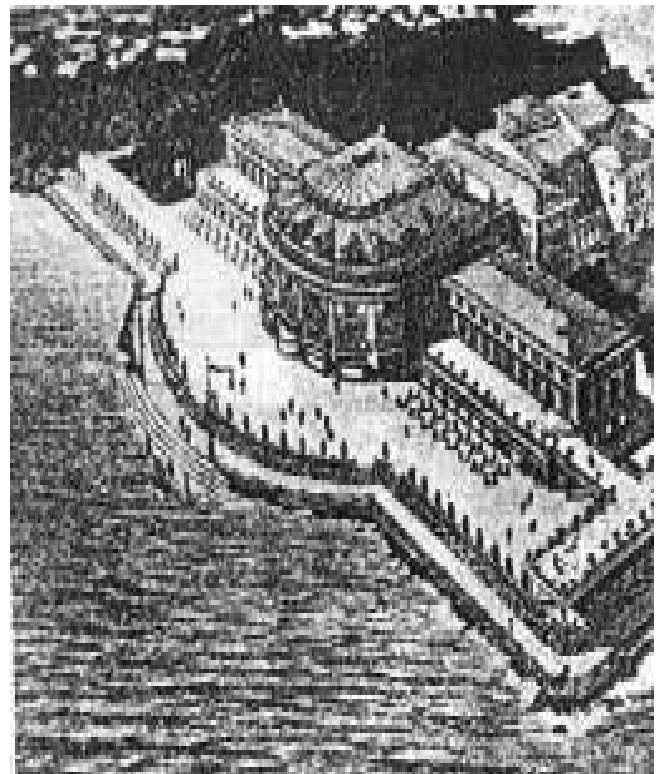
### ***Schwerpunktbereiche von Tourismusplanungen: der Traunsee und Attersee***

Auch am Traunsee und Attersee ist man nicht untätig gewesen. Die Vorhaben dort hatten Zukunft und sind ebenfalls durch Ausbruch des Krieges nur mehr teilweise durchgeführt worden.

Schon 1907 und 1909 hatte der Gmundner Abgeordnete Vesco Ing. Stern ersucht, Gmunden weiterhin in seine Fremdenverkehrsvorhaben einzubinden, wozu der Bau der Alpenvorlandlinie über den Attersee nach Gmunden und bis zur neuen Pyhrnbahn gehörte. Auch ging es ihm wie Dr. Beurle um eine Erneuerung des gesamten Salzkammerguttourismus, unter besonderer Berücksichtigung des Gmundner Kurbetriebes. Seit dann bekannt wurde, dass Baurat Stern an der Elektrifizierung der Rudolfsbahn arbeitete (1910) und der Bau der elektrischen Bahn nach Vorchdorf als Teil der Alpenvorlandlinie vor ihrer Ausführung stand (1911), ergab sich in Gmunden eine heftige Debatte. Denn es war klar, dass das Angebot an Kureinrichtungen dafür nicht ausreichte, wenn neue Fremdenströme kamen.

Aus Gmunden liegt daher ein heute in Vergessenheit geratenes Großprojekt vor, dass unter Mitwirkung der Gemeinde, wieder des Abgeordneten Vesco und von Hotel- und Kurhausbesitzern im Sommer 1911 zustande kam. Am Beginn der Expertise liest man: „... anmutige Seestadt Gmunden..wird jährlich..15.000 – 18.000 Fremden ... besucht ... Besuch ... nimmt zwar jährlich zu, ... aber der große Fremdenstrom, der sich stets jetzt mehr den gut propagierten und verwalteten Tiroler Luftkurorten zuwendet, zieht ungenutzt an der Seestadt vorbei ...“

Man wollte „energisch verbessernd eingreifen“, die großen Beherbergungsbetriebe vereinigen, einen neuen Komplex von Theater, Fremden- und Kurpalast mit Hotel neben dem „Austria“ aufrichten und sonstige Neuerungen für ein „verwöhntes Sommerpublikum“ zuwege bringen.



Der Kurpalast in Gmunden, Projekt 1911/14

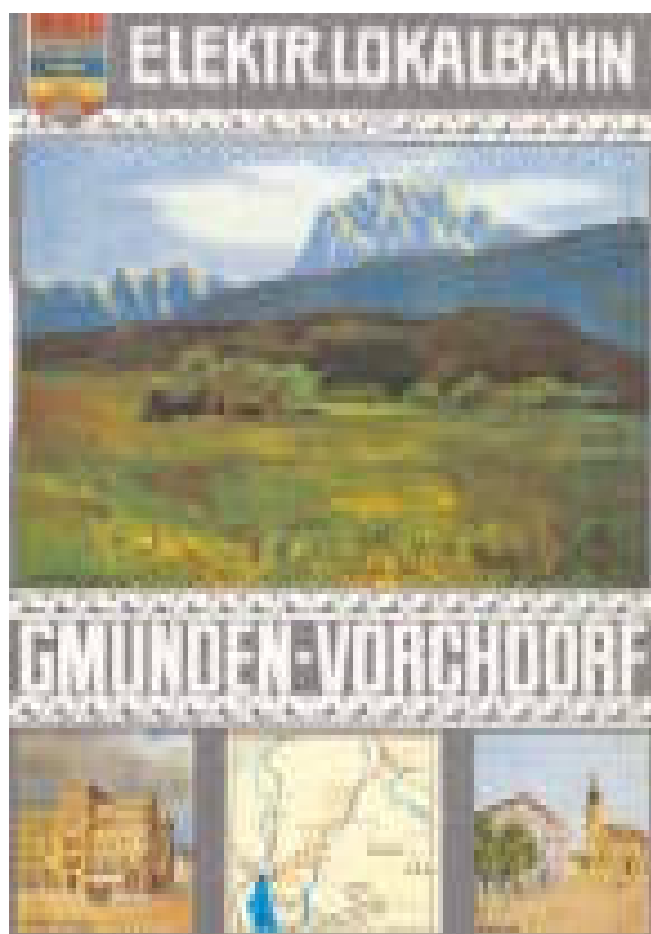
Baurat Stern als „maßgebende Person“ stellte einen ersten Finanzierungsplan zusammen; einzubringen waren in eine Sondergesellschaft (nach Zustimmung der Beteiligten) das Kurhaus der Stadt, die Hotels Austria und Bellevue, das Kursanatorium Ulrich und mehrere Häuser, die zum Teil als Anteile, zum Teil in Bargeld abzulösen gewesen wären. In Summe 2,3 Mill. K, dazu der Neubau des Fremdenpalastes zu etwa 1 Mill. K; insgesamt 3,3 Mill. Kronen. 300.000,00 K waren schon gezeichnet.

Der Bauplan, noch heute im Stern & Hafferl-Archiv vorhanden, sah dann etwas anders aus, weil die ursprünglich mitbeteiligten Unternehmen, u.a. eine Wiener Bank und Hotelbesitzer ihre Zusagen zurückgenommen hatten. Ein dreistöckiger Komplex von der Esplanade zur Theatergasse reichend, an „Austria“ und Theater angebaut, hätte ebenerdig rundum für das Schlechtwetter „Wandelbahnen“ besessen. Dahintergelagert waren zur

Theatergasse und zum Franz Josefs-Park hin 15 Ladeneinheiten, jeweils unterbrochen von Aus- und Eingängen des neuen Theaters bzw. Konzert- und Kurpalastes. Seeseitig hatte man noch einen Eingang und Fensterwände geplant, in einem Zubau zum „Austria“ im ersten Stock große Restaurationsräume, im zweiten die Küchen.

Weitere, gesondert zu finanzierende „Neuerungen“ sollten sein: eine Straße auf den Gmundnerberg mit Restauration, eine neue Seilschwebbahn zum Hochkogel (1912) wie eine Automobil-Rennbahn, die auch für den „Wintersport dienstbar gemacht werden würde ...“

1912 entstand anstelle der verhinderten Gesellschaft ein Kurhausverein, um diese Pläne in die Tat umsetzen. Alles in allem zusammen eine beeindruckende Sache, die trotz weiterer Entwürfe von Dr. Stern vor 1914 und auch danach nicht mehr realisiert worden ist.



Werbefroschüre der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf, 1912

Wirklichkeit wurde aber durch Unterstützung von Ing. Stern der Elektromotorbootsverkehr von Rudolf Ippisch (1910/12) und die Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf (1912). Sie sollte nur die erste Strecke einer projektier-

ten, elektrischen Bahn sein, deren Verlängerung über die Traun zum Rathausplatz als Teil der Gmundner Lokalbahn (1912/13) vorgesehen war. Genauso wie deren Verlängerung in die andere Richtung, eine zweite, völlig austrassierte Strecke vom Rudolphsbahnhof an den Attersee nach Weyregg (1913/14).

Für die Gmunden-Vorchdorfer Bahn, welche sowohl dem Interesse der Bevölkerung als dem Fremdenverkehr diente, ist in Hinsicht auf den Tourismus bemerkenswert, dass ihre Gmundner Station in einem weltstädtischen Reformstil entworfen worden war, Ing. Stern entlang der Bahn Aussichtswarten entwickeln wollte (wovon eine am Heissberg 1912 als Zeichnung erhalten blieb) und ein eigener, werbewirksamer Prospekt herausgegeben wurde. Baumeister Albeseder, auch ein guter Aquarellist, war für die stilistischen Besonderheiten der Bahn und der Warten sowie die Werbeschrift verantwortlich. Es ist darin von „Aussichtswagen“ die Rede und es wird eine Landschaft in Worten und Bildern angeboten, welche nicht bloß dem Sommergast, sondern auch Wochenendausflüglern Anreiz bot, in eine Bahn einzusteigen, die „nur dem Vergnügen, dem Genuss einer angenehmen Reise (zu dienen) scheint“, wie es eine Linzer Zeitung unter dem Titel „Frühlingsausflug mit der Elektrischen“ ausgedrückt hat.

Der benachbarte Attersee gehörte von Anfang an mit dem Traun-, Mond- und Abersee zu einem Seen-Rundreise-Konzept, das Baurat Stern nach Erweiterung des Stromnetzes um den See 1910 erneut in Angriff nahm. Wesentliche Vorstellung war es aber nun, diese Reiserunde mit einem Voralpenbahning zu verbinden, welcher vom Hausruck weg (am oder) über den Attersee (entlang) durch das Aurachtal nach Gmunden und weiter verlaufen sollte. Die Saisonbahn Unterach-See („Elbus“) wie andere Uferanliegerorte wollte man (vorerst) mit Elektrobooten erreichen. Um auch eine Verbindung nach Ischl herzustellen, projektierte Stern & Hafferl eine Lokalbahn von dort durch das Mitterweißenbachtal nach Weißenbach am Attersee, wo (eben eröffnet) ein Nobelhotel wie Villen berühmter Sommergäste standen. Damals, vor Ausbruch des Krieges, hatte gerade hier die Wiener Kulturschickeria, zu denen Klimt, Mahler und Richard Strauß zählten, ihr Sommerdomizil aufgeschlagen.

Angefangen wurde 1912 mit der Lokalbahn-(Teil-) Strecke Vöcklamarkt-Attersee, um Fremden von der Westbahn direkten Zugang zum See zu verschaffen; diese „Vöcklamarkter Bahn“ ist im Jänner 1913 fertigge worden. Der Fahrt mit ihr kam ein landschaftlicher Reiz zu, der (wie auf der Vorchdorfer Bahn) in romantischen Worten vermarktet und von der zeitgenössischen Pres-



Der Norweger-Pavillion am Mondsee, 1908

se dementsprechend weiter verbreitet worden ist. Das nächste Ziel war es, die Elektroschiffahrt einzurichten, damit die Bahngäste das ganze Seeufer und speziell die „Elbus“ vom Endpunkt dieser Bahn besuchen konnten. Zwei Motorboote waren 1912 bestellt und 1913 ausgeliefert worden und ihre Ladestation einsatzbereit, sodass im Mai/Juli 1913 der Linienverkehr am See beginnen konnte. Einer der neuen Landestege lag übrigens direkt neben Klimts Refugium, denn seine Lebensfreundin, die Wiener Modeschöpferin Emilie Flöge hatte sich dies gewünscht und den Seegrund dazu abgegeben.

In weiterer Folge standen 1914 die beiden anderen, anschließenden Bahnstrecken vor ihrer Bauausführung. Von Weyregg, wo die Motorschiffe von Attersee kommend einen Trajektverkehr zu vermitteln hatten, sollte die eine Bahn durch unberührte Wälder an den Traunsee und Richtung Steyr führen. Von Weißenbach an war hingegen gedacht, die zweite „Elektrische“ über ähnliches Naturterrain verlaufend in Ischl nahe der Salzkammergut-Lokalbahn enden zu lassen. Damit wäre zumindest der See-Rund-Reise-Plan von Baurat Stern voll und ganz aufgegangen, den, wie uns schon hinlänglich bekannt ist, die Weltereignisse zum Stoppen gebracht haben.

### ***Auch im Salzburgischen gibt es Aufträge***

Neben diesen inneren und äußeren Regionen des Salzkammergutes ist kurz vor dem Weltkrieg ein dritter Fremdenverkehrsraum in den Blickwinkel von Ing. Stern gerückt, seine eigene Heimat Salzburg.

Hier, wo Strom seit 1908 aus Stern & Hafferl-E-Werken guten Absatz fand und ein Versorgungsnetz, speziell zwischen dem Tennengau, der Stadt Salzburg und dem Flachgau gerade im Aufbau befindlich war, wandte man sich in touristischen Verkehrsfragen schon an Stern als Fachmann. Das Umland der Stadt wollte am Erfolg des

neuen Mozartnimbus partizipieren; so nahm der Verband für Fremdenverkehr in Salzburg, an seiner Spitze Hofrat Proschko (zugleich Bezirkshauptmann von Salzburg-Umgebung) Kontakt mit der Firma auf, gefolgt von diversen Gemeindeverschönerungsvereinen und sogar dem Österreichische Skiverband, Sektion Salzburg.

Das Ergebnis dieser Zusammenarbeit bestand aus einer Projektfülle der Jahre 1911 bis 1914, die Alpinhotelbauten, die Bergbahn Steeg-Gosau-Abtenau-Golling, eine Lokal- und Seilschwebebahn auf den Dürnberg bei Hallein und verschiedene Vorhaben im Dreiseenland umfasst hat. In etwa ein verkleinertes Abbild der oberösterreichischen Planungen.

Begonnen wurde an den Salzburger Flachgauseen, die zwischen der Westbahn und der Salzburger Lokalbahn gelegen, über keine rechten Verkehrsmittel verfügten. Eine erste elektrische Bahn sollte Seekirchen mit Mattsee verbinden (1911), eine zweite Bergheim mit Obertrum und Mattsee bzw. Seekirchen (als erweiterte Form: 1912/13). Später war eine Bahn von Neumarkt Richtung Kraiwiesen bzw. Seekirchen vorgesehen (1913/14), verbunden mit der Errichtung eines Strandbadkomplexes und Hotels am Wallersee. Ebenso gab es neue Pläne dafür, die Salzkammergutlokalbahn von Mondsee aus über Steindorf und Neumarkt an die Westbahn bzw. die Dreiseenbahn anzuschließen. Erreicht wurde aber vor dem Krieg bloß die Inbetriebnahme einer Elektroschiffahrt auf dem Wallersee. Dort verkehrte nach Einrichtung der Kraftanlagen vom 12. Juli 1914 bis 20. September 1915 das E-Motorboot „Wallersee“.

Für den Tennengau erhoffte das Abtenauer Becken und der Raum zwischen Golling und Kuchl auf ein vermehrtes Einsetzen von Fremdenbesuchen, wenn die Lokalbahn vom Gosausee ins Salzachtal gebaut werden würde (1912/14). Ein Kurhotel in Abtenau sowie Alpenhotels an der Strecke sollten dem Wintersport dienen und die Saison verlängern. In Hallein war eben eine noch heute bekannte Heil- und Kuranstalt am Dürnberg eröffnet worden (1911), sodass hier eine elektrische Straßenbahn vom Bahnhof Hallein zum Fuß des Dürnberges geplant war, und von dort aus eine Seilbahn, die einen 135 m Höhenunterschied zum Dürnbergplateau bewältigen sollte. Ing. Stern informierte sich nach der Projekterstellung (1912) über die Besucherzahlen des Salzbergwerkes und glaubte, dass sie zusammen mit der Bergbahn eine Frequenz von täglich 4.500 Personen bringen würden.

Wie immer, auch diese mit großer Begeisterung betriebenen Tourismusprojekte konnten vor 1914 nicht mehr greifen.

## ***Die Wiederaufnahme von Fremdenverkehrs-Planungen in der Nachkriegszeit***

Bald nach Kriegsende waren die Gedanken von Josef Stern zum letzten Mal auf die Sparte Fremden-Verkehr ausgerichtet.

1918/19 geisterten durch ganz Alpenösterreich Wunschträume, mit ausländischem Kapital dort wieder zu beginnen, wo man 1914 geendet hatte. Dazu gehörte im Oktober 1919 die schon alte Idee auf der Schafbergalpe im Besitz von Stern & Hafferl ein Höhen-Sanatorium mit Nebenanstalten in Mondsee und St. Gilgen zu gründen, wobei der Gmundner Arzt Dr. Kugler mit Dr. Stern zusammenarbeitete. Weiters lag im Mai 1920 das sogenannte „Fremdenverkehrs-Memorandum“ zur Einsicht auf. Nach einem Entwurf waren Musterhotels in Salzburg, St. Wolfgang, Ischl, Mondsee, in Unterach sowie in Gmunden vorgesehen. In Ischl und Gmunden wollte man neue Kurhäuser einrichten, in Gmunden sogar eine Spielbank. Gefordert wurde außerdem in diesem Bereich die Schifffahrten und Lokalbahnen zu vereinigen. Amerikanische und holländische Geldgeber wollten dieses Projekt finanzieren, für das Stern & Hafferl ein vorsichtiges Gutachten erstellt hat.

1921 war Gmunden alleine der Ort solcher Gedanken-spiele. Eine englische Finanzgruppe zeigte Interesse, auf den von der Stadt erworbenen Satorigründen ein „Großes Fremdenverkehrs-Unternehmen“ zu etablieren. Hotels dort, am Hochkogel wie am Gmundnerberg standen zur Diskussion, ein Spielcasino in der Stadt sollte Vorbedingung sein. Erneut wurde Stern & Hafferl bemüht, Aussagen zu machen, ob eine Verwirklichung sinnvoll sei.

Besonderen Reiz hatte ein gleichzeitiges Projekt einer Seilbahn von Gmunden über den Traunstein zum Toten Gebirge, um Gmunden am Langzeit-Wintersport teilnehmen zu lassen. Wieder lieferte Dr. Stern einen, diesmal sehr positiven Bericht, weil schon Rudolf Ippisch eine Erlaubnis für Vorarbeiten zu einer Feuerkogelseilbahn erhalten hatte.

Nachdem alle diese großangelegten Vorhaben oft fragwürdiger Investoren wie Luftblasen zerplatzten (einzig Spielcasinos hielten 1922 kurzfristig Einzug ins Ischler und Gmundner Kurhaus), nahm Stern & Hafferl eine Wiederbelebung seiner Vorkriegsprojekte auf. Die Dachsteinbahngeschichte wurde weiterverfolgt wie die Bahnbauten in Aussee, Gosau und dem Dreiseenland – ohne Erfolg.

Dagegen nahm die Elektrifizierung von Bahnen Gestalt an; 1921 gelang es Stern & Hafferl einen Vertrag mit den neuen Bundesbahnen Österreichs (BBÖ) zu schließen, um Strom für die Strecke Attnang-Puchheim Steinach/Irdning zu liefern. Von 1922 bis 1923 wurde das EW Steeg erweitert und im Jänner 1924 verkehrte zum ersten Mal eine Hauptbahn elektrisch – ein Wunschtraum der Ingenieure Stern und Hafferl war Wirklichkeit geworden.

1923 konnte man die Attersee-Dampfschiffahrt erwerben, einen Konkurrenzbetrieb, der immer Schwierigkeiten gemacht hatte und nun den Schiffs- Linienverkehr von Stern & Hafferl verstärken half. Und zuletzt erreichte Dr. Stern unter sehr großen Anstrengungen 1923/24 sein absolutes Traumziel, über die Aktienmehrheit der Salzkammergut-Lokalbahn zu verfügen. Sie dann zu elektrifizieren und zum Kernstück einer neuen Fremdenverkehrswelt im Salzkammergut zu machen, hat er nicht mehr erlebt. Wäre ihm dies gelungen, bestünde diese berühmt gewordene Bahn sicher noch heute.

Abschließend lässt sich zum Tourismusmodell von Josef Stern sagen, dass es von Anfang an ein Einsatzbereich aller Stern & Hafferl-Unternehmen war, das als Zusammenspiel von Energieerzeugung und Energieverwertung in Form aller nur denkbaren elektrischen Verkehrsmittel durchdacht war. Dabei wurde aber keineswegs im Rahmen von größeren Planungen auf begleitende Hochbauten wie Villen, Hotels, Bäder, Sanatorien oder Kurhäuser vergessen, und jeweils besonders die Einbeziehung der Natur mitberücksichtigt. So entstand ein zusätzlicher, gemischter Geschäftsbereich, der später durch Buslinien und das Reisebüro ergänzt werden konnte.



Die elektrifizierte Strecke Attnang-Irdning bei Ebensee, 1924

## Der letzte Lebensabschnitt von Josef Stern und seine Einbeziehung von Familienmitgliedern in die Firmengesellschaften



Die Herren Karl Stern, Hugo Neumann und Max La Roche beim Schachspiel in ihrem Büro Arkadenhaus, 1907

Mit fünfzig Jahren hatte Josef Stern um die Jahrhundertwende nahezu alles erreicht, nur keine eigene Großfamilie – sprich Nachkommen und Nachfolger für seine Unternehmungen. Die Notwendigkeit für eine Nachfolge aus der eigenen Familie zu sorgen, beschäftigte ihn. Das Einverständnis seines Bruders vorausgesetzt, leitete er bekanntlich die Bildungswege seiner Neffen Karl und Hugo wie seiner Nichten Josefine und Karoline.

Anders als es heute bereits nicht unüblich ist, traute er eine Leitung eigentlich nur den männlichen Familienangehörigen zu, bezog aber schon seine Nichten durch Mitnahme bei Firmenfahrten mit ein und teilte ihnen auch seine Ansichten mit. Etwas das Fini Stern sehr zu schätzen wusste, um viel später klug in der Firmenführung zu wirken.

Der ältere Neffe, Karl Stern, leistete nach Besuch des Rieder Gymnasiums (1891 bis 1900) bis 1901 seinen Militärdienst als Einjährig-Freiwilliger ab, um dann an einer Wiener Fachschule Elektrotechnik und Maschinenbau zu studieren. Schon 1904 trat er in die EW Stern & Hafferl AG ein und war lange mit dem Netzausbau dieser relativ neuen Firma befasst. Zudem sehen wir ihn seit dem Baubeginn der elektrischen Bahnen in Oberösterreich ab 1907 als Projekt- und Bauleiter aller dortigen elektrotechnischen Anlagen und schließlich ab 1913 als deren vom Ministerium zugelassener Gesamt-Betriebsleiter. 1914 bis 1916 zum Militärdienst einberufen, hatte Stern in dieser Funktion Kriegsgefangenenlager in Oberösterreich (Mauthausen, Popping) und Südtirol (Trient) mit elektrischen Anlagen zu versehen. Der Bau von kriegswichtigen Fabriken in Steeg brachte seine



Josef und Adele Stern mit den Nichten Fini und Lina im Park der Villa „Adele“, 1910



Hochzeitsbild Karl Stern, Maria Lippert, Gmunden 1907

Rückberufung dorthin und schließlich von 1917 bis 1925 auch die Leitung der Fabriken. Karl wohnte mit seiner Frau Maria damals in Goisern.

Vielversprechend begann die Laufbahn von Hugo Stern, dem vier Jahre jüngeren Bruder von Karl. Ihm hatte der Onkel einmal den Bahnbau und das Baugeschäft übertragen wollen, auch an den Kraftwerksbereich war gedacht. Hugo studierte nämlich nach Absolvierung der Mittelschule in Ried (1896 bis 1904) und einem freiwilligen Militärjahr seit 1905 an der Grazer Technik Eisenbahn- und Maschinen- Bau. Bereits fertiger Ingenieur, zog er vorerst eine Praxis bei einer steirischen Firma vor und arbeitete an einer technischen Dissertation über Bahnnormen, als der Krieg ausbrach. Schon am 9. September 1914 als Reserve-Leutnant mit 30 Jahren gefallen, bedeutet sein Tod ein Umdenken in der Nachfolgeschafft.



Hochzeitsbild Hugo Neumann, Josefina Stern, Altheim 1910

Niemand besserer als Hugo Neumann konnte in diese Aufgaben eintreten. Seit 1897 im Unternehmen tätig, punktete er in allen Firmenbereichen als tüchtiger Bauleiter, dem sowohl Eisenbahn- als Kraftwerks- oder alle anderen Bauvorhaben, ja später sogar Bergbauvorarbeiten anvertraut worden sind. Bis 1910 von seiner Mutter und Schwester zuletzt in Steeg versorgt, ehelichte er im selben Jahr Josefina Stern und zog in die Villa Adele um.

Hier kam ihr Erstgeborener Karl Neumann 1912 zur Welt, der den neuen „Opapa“ schon als Bub zu begleiten hat. Hugos Schwester Ida lebte nach dem Tod von Mutter Neumann in Steeg 1910 ebenfalls bei ihnen. Hugo wurde 1914 zum Militärdienst einberufen und erhielt 1915 als Landsturm- Korporal die Silberne Tapferkeitsmedaille. Wie Karl Stern hatte er seit 1916 für das Unternehmen in Großarl und in Dalmatien kriegswirtschaftliche Aufgaben wahrzunehmen. Seine Frau Fini brachte 1919 und 1921 noch zwei Söhne, Hugo und Helmut zur Welt. Josefina wurde später nach dem Tod von Onkel Josef von seiner Frau Adele als Tochter adoptiert.



Rupert Schreckeneder und Lina Stern, Altheim 1911

Karoline Stern ehelichte 1911 den alten Freund der Familie, Dr. Rupert Schreckeneder, welcher bald am Gmundner Gymnasium unterrichten konnte. Auch dieses Paar zog in die Villa Adele, aber die Töchter Roswitha, Elfriede wurden 1912 und 1913 wie der Sohn Ingobert 1914 alle in Altheim unter Obhut ihres Großvaters und Arztes geboren. Da Frau Karoline wie ihre Mutter und die Schwester Adele große gesundheitliche Probleme hatten, unterstützten sie die fünf Schwestern ihres Mannes: Berta, Anna, Wetta, Ottilie und Maria. Rupert musste 1914 einrücken und starb bereits 1915 in einem Lazarett in Pola. Nun kümmerte sich Josef Stern um Lina und ihre Kinder, ganz besonders nach dem Tod seines Bruders Karl im Jahre 1916.

In Altheim war Adele Rauber, die älteste Nichte bereits 1912 gestorben. Bruder Karl musste nun bis zu seinem Tod durch eine Ziehtochter, Jeli Jägermann betreut werden, weil alle seine Kinder nicht mehr in Altheim wohnten. Später kamen meist nur noch Lina und ihre Kinder sommers nach Altheim.



Josef Stern selbst gönnte sich keine Ruhe. Wenige Wanderungen und keine Reisen wie sie der Freund Hafferl mehrmals im Jahr unternahm, dafür Interesse an Büchern zur Weiterbildung und Freude an Tieren bestimmten seinen Alltag. Der Bernhardiner „Wotan“ war ein treuer Begleiter, stand aber in „Konkurrenz“ zu dem Hund „Schnauferl“ seiner Frau, die ihr eigenes Leben zwischen Wien und Gmunden aufteilte, meist in Gesellschaft ihrer Kusine Betty. Selten begleitete sie ihren Mann auf seinen Fahrten.



Josef Stern und Karli Neumann vor der Villa Stern in Gmunden, 1915

Eine Besonderheit darunter bildete 1911 eine größere Rundreise über Deutschland, Tirol, die Schweiz und Italien, wohin Stern Freunde und Techniker wie Beamte eingeladen hatte, um dort die elektrischen Bahnen zu studieren. Mit von der Partie war auch Neffe Karl Stern und Hugo Neumann. Fahrten zu den Baustellen wurden bis in den Weltkrieg mit seinen Grauschimmeln und Kutschen, seit 1919 in einem Steyrerauto unternommen, das die Großnichten Switha und Elfi noch in schlechter Erinnerung hatten. Nach Wien ging es in die Ministeri-

en stets per Bahn, wo man dann äußerst bescheiden in kleinen Pensionen wohnte und in der Stadt zu Fuß oder mit der Straßenbahn unterwegs gewesen ist.

Einer der wenigen und vielleicht der beste Freund von Josef Stern war seit der Jahrhundertwende der Tiroler Dr. Ernst Jaeger, einer der bedeutendsten Advokaten in Linz. Politisch tätig (Landeshauptmann- Stellvertreter), klug (Verfassungsrichter in Wien) und wirtschaftlich wie Stern genial begabt (Mitbegründer vieler Unternehmen, Präsident der Oberbank) stellte er einen Freund und Geschäftspartner dar, mit dem man alle Probleme der Firma und der Unternehmen besprechen konnte und dann hervorragende Erfolge eingefahren hat.

Die schlechten Erfahrungen mit der Nahrungsversorgung im Ersten Weltkrieg ließen Josef Stern in der Umgebung von Gmunden Ausschau nach Bauernhäusern halten. Schließlich erwarb man in der Ortschaft Neuhub nahe der Vorchdorfer Bahn 1918 ein landwirtschaftliches Grundstück und baute hier ein Landhaus, das Sterngütl. Im selben Jahr kaufte Dr. Stern in der Vorchdorfer Ortschaft Berg zwei weitere Bauerngüter, das Feldlehen und das Taxpointergut sowie 1921 noch das Sauruckergütl, die alle vier bis heute in der Familie erhalten geblieben sind. Man erzählt, dass eine Fahrt auf diese Güter am Wochenende Dr. Stern viel bedeutet hat. Auch in der Kleidung herrschte Bescheidenheit – Nesseltuchstoffe für wenige Anzüge und genagelte Schuhe von einem Schuster im Ort genügten ihm.

Sowenig für sich und sovieles für alle Mitbürger Erreichtes wurde von öffentlicher Seite belohnt. Besonders die Ehrenbürgerschaft von elf Gemeinden, begonnen von St. Wolfgang (1895) und fortgesetzt von Faistenau, Gmunden (1912), Grieskirchen (1913), Roitham, Ried (1918), Eferding (1922), Unterach (1922), Raab, Attersee sowie Gschwandt (1923) freute den Unternehmer. Wesentlich später, nach dem Tod von Dr. Stern benannten die Gemeinden Linz, Gmunden und St. Wolfgang zwei Straßen und eine Allee nach ihm. Als ehrlichem Patrioten wurde Stern, der selbst nicht gedient hatte, 1915 auch die Ehrenmitgliedschaft des Gmundner Veteranen- Vereines verliehen.

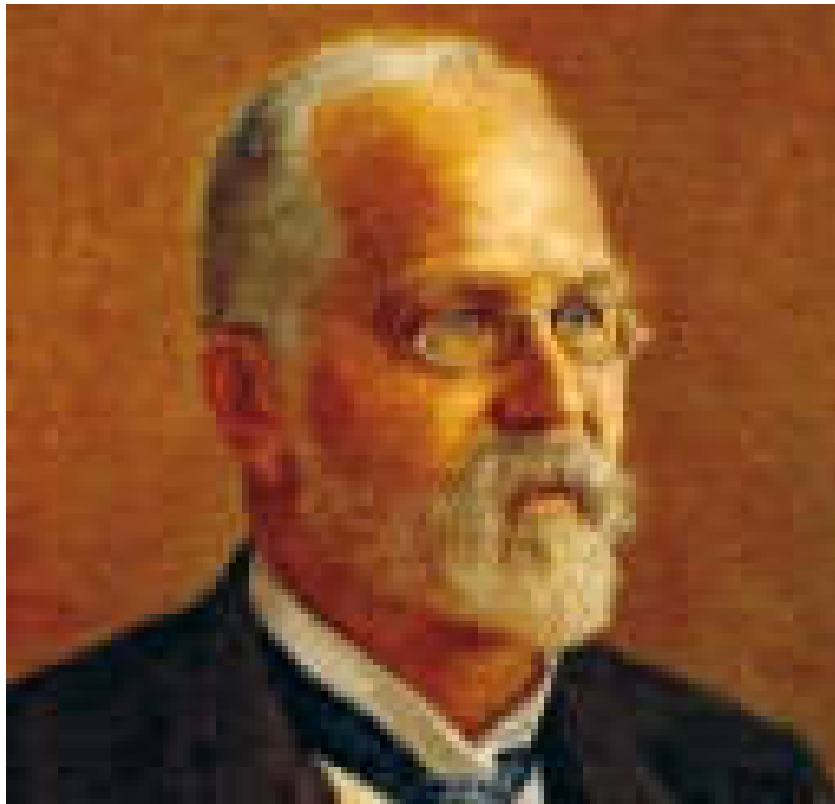
Höchste Auszeichnung bedeuteten die Ehrentitel Baurat (1910) und Ober-Baurat (1914) durch die Regierung des Kaisers sowie die Übertragung des Ehren-Doktorates von Seite der Technischen Hochschule in Wien (1912) - in Anerkennung außergewöhnlicher technischer Leistungen.

Lange in der Interessen-Vertretung, der Ingenieur- und Architekten-Kammer Oberösterreichs

tätig, übte er dort auch bis 1919 die Funktion eines Kammer-Rates aus und war mehr als 50 Jahre Mitglied des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines in Wien sowie des Technischen Clubs und des Ingenieur-Vereins für Oberösterreich in Linz. 1913 wurde Stern auch zum Kurator der „K. k. technischen Versuchs-Anstalt in Salzburg“ ernannt.

Politisch stand Josef Stern seit seinen Studienzeiten im Lager der Liberalen, machte aber den Schwenk zum Deutschnationalen nicht mehr mit. Diese Haltung teilte er mit Dr. Jaeger. Seine Liebe galt dem Staat Österreich und seiner engeren Heimat, Salzburg und Oberösterreich. Gerade die Landeshauptstadt Linz und der oberösterreichische Landtag hätten ihm ihren Dank mehrmals zugesichert bzw. eine Würdigung als einen der Größten des Landes zum Ausdruck gebracht, schrieb man im Frühjahr 1918, vor seinem Eintritt ins 70ste Lebensjahr.

Die letzten fünf Lebensjahre sahen den Unternehmer tatkräftiger denn je arbeiten. Die neuen Kraftwerke und ein Dampfkraftwerk benötigten laufend Kapitalbeschaffung für die EW Stern & Hafferl AG, die schwierig wurde und Fremdeinfluss bedeutet hat, der ihm gefährlich erschien. Das Angebot von „Feindesseite“, also eines Unternehmens aus kriegsgegnerischem Lager, Teile seiner Unternehmen 1918/ 19 zu erwerben, lehnte er



Der 75jährige Josef Stern

kategorisch ab. Im Gegenteil: Stern strebte die Wiedererwerbung und Übernahme der SKGLB aus französischem Bankbesitz als Reparationszahlung an und hat sie erreicht. Ein hartes Stück Arbeit, das ihn sogar über internationale Beziehungen von Wien über Bayern und Berlin nach Frankreich geführt hat.

Noch nicht 75jährig starb Dr. Ing. Josef Stern am 3. März 1924 in Gmunden. Seine

Frau folgte ihm im selben Jahr im Tod nach, und auch sein Kompagnon Hafferl lebte bekanntlich nur mehr bis 1925.

Es ist vielleicht nicht gerade viel, das man über Josef Stern bei allem seinen Tun, den vielen Unterlagen wie Gesprächen aus der Familie erfährt, aber es scheint sich um einen ungewöhnlichen, hoch begabten und willensstarken Mann gehandelt zu haben, der von seiner Familie, den Mitarbeitern und der Öffentlichkeit sehr geachtet und geschätzt worden ist. Die Nachrufe des Jahres 1924 sind voll Respekt vor Leistungen, die damals wie heute unvergessen sind.

Die Zukunft gehörte einer neuen, der zweiten Generation in der Geschäftsführung bei Stern & Hafferl, und musste von ihr mit ganz anderen Mitteln gemeistert werden.

# Die zweite Generation übernimmt das Unternehmen und eine dritte bereitet sich auf ihre Mitwirkung vor

## Die Änderung in der Betriebsstruktur



Hugo Neumann, 1930

### Die Organisation Neu

Mit dem Tod von Dr. Josef Stern im März und seiner Frau Adele im Mai 1924 sowie dem von Ing. Hafferl im Juni 1925 und Frau Karoline Schreckeneder-Stern im Oktober 1925 begann ein langwieriges Nachlassverfahren. Im Zuge der dadurch notwendig gewordenen Änderungen ist die Verlassenschaft nach Ing. Hafferl (für seine beiden Söhne Dr. Anton und

Direktor Franz Hafferl) aus der bisherigen offenen Handelsgesellschaft ausgeschieden. Die damit verbundenen 50 % dieser Firma und jene der G.E.A.G. erwarben je zur Hälfte Karl Stern und Hugo Neumann. Es wurde nur noch eine Grundfläche am Schafberg gemeinschaftlich verwaltet und ist von Univ.- Prof. Dr. Hafferl bekannt, dass er einen Teil seiner Aktien an den EW Stern & Hafferl, 2.500 Stück, schon 1927 um 37.500 Schilling an das Land Oberösterreich verkauft hat, während er den Rest und sein Bruder Franz Hafferl wie ihre Schwester Marianne Heller- Hafferl ihre Aktien bis zur Verstaatlichung 1947 innehatten. Die Hafferls trennten sich erst nach 1945 von dem letzten gemeinsamen Besitz aus der Gründerzeit, der Schafbergalpe sowie den Braunkohleschürfrechten in Trimmelkam.

Erben nach Josef Stern, entsprechend seinem Testament aus 1920, waren seine Frau Adele mit 4/16, Fini Neumann und Karl Stern mit je 3/16 sowie Lina Schreckeneder mit 6/16 Anteilen. Testamentsvollstrecker war Hugo Neumann. Da Josefine Neumann noch von Adele Stern adoptiert worden war und zu Hugo Neumann das beste Verhältnis bestand, fiel ihr 4/16 Anteil nach ihrem Tod zu 3/16 an Josefine und Hugo Neumann, während Karl Stern nur 1/16 erhielt. Durch den Kauf der Schreckenederanteile von 6/16 je



Josefine Entremont- Neumann, 1930

zur Hälfte von Ing. Stern und Ing. Neumann, hielt damit die Familie Neumann mit 9/16 die Mehrheit gegenüber den 7/16 des Ing. Stern. Die drei minderjährigen Kinder besaßen nach dem Tod von Frau Lina Schreckeneder eine eigene Stellung. Sie erhielten 11.275 Stück Stern & Hafferl- Aktien, und dazu freiwillig ein Drittel des Gewinnes aus dem Bauunternehmen.



Karl Stern, 1935

Bei der Neuverteilung der Geschäftsaufgaben bestand Frau Neumann gemäß einem persönlichen Übereinkommen - nach dem Erwerb der Hafferlschen Firmenhälfte zu je einer Hälfte - auf einer völlig gleichberechtigten Partnerschaft von je 8/16 Anteilen oder 50 zu 50 zwischen ihr und ihrem Bruder Karl. Sie ließ sich von ihm laufend Bericht über seine Firmenarbeit erstatten, während ihr Gatte in ihrem Namen den Part von Hafferl als zweiter Teilhaber und Bauchef sehr erfolgreich wahrgenommen hat. Beide zusammen, Karl Stern und Hugo Neumann konnten nun das Unternehmen wieder über 40 Jahre leiten.

In der Ankündigung der neuen Geschäftsführung im Dezember 1925, die mit 1. Jänner 1926 mittels Gesellschaftervertrages erfolgte und auf den Vereinbarungen der am 2. November 1925 neu errichteten O.H.G. beruht hat, steht

„...wird die seit 42 Jahren mit bestem Erfolge geleitete Unternehmung für Projektierung und Bau von Wasserkraftanlagen. Eisenbahn für Dampf- und Elektrobetrieb, Straßen- und Wasserbauten sowie Betriebsführung von

**Bau- und Betriebsunternehmung Stern & Hafferl**  
 Nachfolger: Ing. Karl Stern & Komp.  
 Gmunden, O.-Ö.

Briefkopf Bau- und Betriebsunternehmung, 1930

**BAU- U. BETRIEBS-UNTERNEHMUNG**  
**STERN & HAFFERL**  
 NACHF.: ING. KARL STERN & KOMP.  
**GMUNDEN, O.-Ö.**  
 FERNRUF 51 u. 79.

Briefkopf Bau- und Betriebsunternehmung, 1935



Postkarte mit Briefkopf der Bau- und Betriebsunternehmung, 1937



Die Bau- und Betriebsfirma wirbt in Zeitungen um Aufträge

Eisenbahnen und Schiffahrten unter der einverständlich geänderten Firma, der

***Bau- und Betriebsunternehmung  
Stern & Hafferl  
Nachfolger Ing. Karl Stern & Komp.***

von den langjährigen Mitarbeitern und Erben Ing. Karl Stern und Hugo Neumann in der bisherigen Art und nach den bisherigen Grundsätzen fortgeführt. Die beiden genannten Gesellschafter werden die Firma unter Vordruck des Firmawortlautes jeder für sich zeichnen“.

Während ab 1925 Ing. Stern die Bahn- Betriebsabteilung und den 1938 in Betriebs- Direktion umgetitelten Bahnbetriebsbereich bis 1939 geleitet hat, ist Ing. Neumann stets für den Baubetrieb verantwortlich gewesen.

Dieses neue Unternehmen war und blieb die Kernzelle von Stern & Hafferl, wenngleich auch die EW Stern & Hafferl sowie die G.E.A.G. und die Bahngesellschaften sehr wichtige Bindeglieder im neu strukturierten Betrieb geblieben sind. Anders als die G.E.A.G. oder ab 1938 G.E.G. und die Bahnen, ging der Einfluss auf die ÖKA natürlich nach der Fusion 1929 langsam und stetig zurück. Dennoch bestand damals und bis heute eine eigene Verknüpfung, die Helmut Neumann als „sehr gutes Mutter- und Tochter-Verhältnis“ bezeichnet.

***Schon ein Traditionsunternehmen -  
Zum Angedenken an Oberbaurat Dr.h.c.Josef  
Stern und Firmenjubiläen***

Bereits 1908 hat es eine einfache Feier zum 25jährigen Jubiläum des Bestandes der Firma gegeben, zu welchem (noch heute in Form einer Bildtafel vorhanden ) die wichtigsten 40 Mitarbeiter dieser Zeit (1883 dreizehn) abgebildet worden sind. Man hat damals die Firmenchefs mit Ständchen, Gedichten, einem persönlichen Bildband und Musikstücken überrascht und selbst eine Gratifikation erhalten. Die Linzer Tages- Post und das Gmundner Wochenblatt wie die Salzkammergut-Zeitung lieferten dazu mehrspaltige Beiträge.

Es war schon lange geplant, Josef Stern selbst ein Denkmal zu widmen. Eine Dr. Stern- Straße in Gmunden sowie Linz und eine Dr. Stern-Allee in St. Wolfgang gab es noch nicht, daher haben die Ingenieure Oberösterreichs den ersten Schritt getan, „Dem Erschließer der heimatlichen Wasserkräfte“ Oberbaurat Ing. Dr. techn. h. c. Josef Stern auf „seinem Arkadenhaus“ eine Gedenktafel zu stiften.

Es wurde ein großes Fest, als der Verein der Ingenieure in Oberösterreich am 27. September 1930 anlässlich seiner eigenen 50-Jahr-Feier und Jahres-Tagung, den zweiten Tag der Veranstaltung, den 28. September für eine Besichtigung der Kraftwerke von Josef Stern und zum Abschluss die Einweihung des Denkmals in Gmunden beim Arkadenhaus mit einer Vielzahl von Ehrengästen und offiziellen Persönlichkeiten vorgesehen hat. Es kamen Bundesminister Födermeyer, Landeshauptmann Schlegel, der Reichsbahn- Direktor aus Berlin, Sektionschefs der verschiedenen anderen Ministerien, der Bezirkshauptmann und alle Kammerfunktionäre. Von der ÖKA, vielen E-Werken und Gemeinden waren Repräsentanten eingetroffen wie auch die Direktoren der großen Bau- und Bahngesellschaften, von Siemens und der AEG, dann der Chef des Patentamtes sowie mehrere Ingenieurvereine mit vielen ihrer Mitglieder. Wieder berichteten die Zeitungen regional und landesweit mit schönen Bildern über dieses Ereignis zum nachhaltigen Dank an Josef Stern.

Im Jahre 1933, zum 50. Geburtstag der Firma erschienen noch einmal und bereits in allen Tages- und Wochenzeitungen des Landes und der Regionen, wo Stern & Hafferl präsent war, Artikeln mit Hinweisen auf das in einem Halbjahrhundert Geleistete und die Unternehmens- Gründerpersönlichkeiten Stern und Hafferl. Es konnte auch ein übersichtliches Prospekt erstellt und damit dieses Jahr in der Wirtschaftskrisenzeit für das Unternehmen sehr öffentlichkeitswirksam vermarktet werden.

Im nächsten Jahr 1934 feierte man 40 Jahre Stromerzeugung in St. Wolfgang und Gmunden sowie Bestehen der Gmundner Straßenbahn mit einer eigenen Ausstellung in Linz und Gmunden, wofür Baumeister Albeseder ein schönes Konzept erstellt hatte.



Die Einweihung des Ing. Dr.h.c. Josef Stern-Denkmal 1930

## Der weitere Weg der Gesellschaften und der Familie

### *Das Schicksal der EW Stern & Hafferl A.G.*

wurde in der letzten Zeit ihres Bestandes von zwei Personen geprägt, die im Gegensatz zueinander standen: Dr. Ernst Jaeger, nach dem Tode von Hafferl bis 1928 als Präsident der Gesellschaft und Bewahrer der Gründeridee vom unabhängigen, oberösterreichischen Energieunternehmen, und Dr. Richard Stepski von Doliwa als seit 1924 bestellter Generaldirektor und von den Aktionären ab 1925 gewählter Vizepräsident sowie Präsident ab 1928. Es war wohl auch ein Generationenkonflikt und die sehr unterschiedliche Meinung in den meisten Ansichten zum Unternehmen, die aufeinander prallten.



Dr. Ernst Jaeger, Präsident der EW Stern & Hafferl AG 1925 bis 1928

Bereits 1922 hatten die Herren Stern und Jaeger befürchtet, dass man fremdem Einfluss, speziell von Wiener Spekulanten ausgesetzt sein könnte. Oder, dass die Gesellschaft zu einem Zusammenschluss mit der von Dr. Beurle gegründeten O.W.E.A.G. gezwungen werden könnte, die das Land, da und dort Großaktionär, befürwortet hat. Nicht zu Unrecht, wie die Zukunft zeigen sollte und etwas, das Dr. Jaeger zeit seiner Tätigkeit im Unternehmen bekämpft hat. Solange die sehr angesehene und anerkannte Persönlichkeit eines Dr. Jaeger vorstand, gelang dies nicht. Wirkte Jaeger doch ab 1919 im Direktorium des Bundes-Wasser-Elektrizitäts-Wirtschaftsamtes und stellte als seit 1921 lebenslangliches

Mitglied des neuen Verfassungs- Gerichtshofes in Wien eine außergewöhnliche Autorität dar.

Dr. Stepski war inzwischen außer Großaktionär der EW Stern & Hafferl zugleich Präsident der Bank für Oberösterreich und Salzburg, auch einem wichtigen Aktionär der EW, und Präsident der Oberösterreichischen Baugesellschaft, einem Konkurrenten von Stern & Hafferl. Er vertrat seine und die Interessen seiner Gesellschaften. Dazu kam ein Finanzierungsnotstand während der Investitionsperiode und nach der Fertigstellung von Ranna und Timelkam, welcher zwecks Kreditsicherstellung und eines weiteren Kredites über das Land Oberösterreich 1925 durch Einbeziehung der „Züricher Bank für elektrische Unternehmungen“ behoben worden ist und den Fremdeinfluss auf noch mehrere Gruppen verteilt hat. Die EW haben damals Pläne für noch größere Kraftwerke ausgearbeitet und Konzessionen erworben, welche Enns und Traun, den Traunsee oder die Tauernseen als Kraftwerksstandorte vorgesehen haben, welche zwar erst nach dem Zweiten Weltkrieg realisiert werden konnten, aber die großen Zukunftsperspektiven des Unternehmens bewiesen und damit die Kreditwürdigkeit auf Jahre gesichert haben.

Mit dem Ausscheiden von Dr. Jaeger anfangs 1928, der noch 1929 starb, bereitete sich das Ende der bisherigen Gesellschaft und die Fusion vor. Es gibt dazu verschiedene Theorien, die von einem Drängen dazu der Schweizer Banker aus Sicherheitsgründen spricht, oder vom Willen der Landespolitiker, weil man die zweite, wichtige Oberösterreichische Wasserkraft- und Elektrizitäts- Aktien- Gesellschaft (O.W.E.A.G.), an der man selbst sehr stark beteiligt war und die so nicht gut gestellt gewesen ist, sichern wollte. Man behauptet, dass die Fusionierung von der Züricher Bank für elektrische Unternehmungen als Aktionär mitbetrieben wurde, um die Gefahr eines unrationellen Wettstreits in einem so kapitalarmen Staat wie Österreich zwischen rivalisierenden Unternehmungen zu bannen. Zugleich sollte mit dieser Fusionierung der Notwendigkeit einer Kartellbildung entgegen getreten werden. Besonders aber mögen es die speziellen Vorstellungen des Mehrheits-Syndikates bestimmter Aktionäre und Verwaltungsräte unter Vorsitz von Dr. Stepski gewesen sein, die auch die Bevollmächtigten der O.W.E.A.G., Präsident Dr.h.c. Günther und Generaldirektor Dr. Schlosser, in ihrem Verwaltungsrat intensiv vertreten haben – sind doch die Personen in beiden Verwaltungsräten vielfach auch dieselben gewesen. Ihnen war alleine der Name Stern &

Hafferl ein Dorn im Auge, es sollte ein das Land energiemäßig vereiniger und die Ländergrenzen sprengender Begriff und Wirtschaftskörper gebildet werden, um Geldgeber zu gewinnen sowie Investitionen und daraus später resultierende Gewinne gleichermaßen recht positiv zu gestalten. So kommt es im Fusionsvertrag vom 19. Oktober 1929 wörtlich selbstverständlich nicht zur Sprache, wo gegenseitiger Stromaustausch, Rayonierungsverträge und Finanzierungsfragen als Gründe genannt werden, die natürlich mit eine tragende Rolle gespielt haben. Jedenfalls ist beim Aufgehen der EW in die in Österreichische Kraftwerke Aktiengesellschaft (ÖKA) umbenannte O.W.E.A.G. das größte, private Stromerzeugungsunternehmen Österreichs entstanden, das seinen Ursprung und seine damalige Kapazität nur den Firmengründern Stern und Hafferl sowie ihrem energischen Einsatz verdankt hat.

Aktien blieben weiter umgetauscht und bei Gelegenheit bis 1944 in der Anzahl sogar vermehrt in den Händen der Familien Stern, Neumann und Schreckender, Hafferl und Jaeger. Sie sicherten Stern & Hafferl einen bestimmten Einfluss auf die Gesellschaft, der sich in Positionen im Verwaltungsrat und späteren Aufsichtsrat noch 18, ja 38 Jahre nach der Fusion erhalten hat. Ing. Stern wurde 1928 Vizepräsident der alten Gesellschaft und von 1929 bis 1939 Vizepräsident der ÖKA, Hugo Neumann von 1928 bis 1939 Verwaltungsrat und von 1939 bis 1941 Aufsichtsrat des ÖKA und dann bis 1945 des 1941 in Kraftwerke Oberdonau (KOD) umbenannten Unternehmens.

### ***Die Gmundner Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft***

verblieb vornehmlich in Händen der Familien Stern und Neumann. Die Verlassenschaft Hafferl sowie die Bank für Oberösterreich und Salzburg waren 1926 ausgeschieden. Nur die Familie Jaeger sowie die Stadtgemeinde Gmunden und einige Privataktionäre aus dem alten Mitarbeiterstab besaßen Aktien- und Genuss- Papiere. Ein Aktienbericht von 1938 nennt 1051 Aktien von Ing. Stern, 240 von Hugo Neumann und 25 von seinem Sohn Karl, sowie je 25 von fünf bewährten Mitarbeitern, darunter den beiden Betriebsleitern Wenger und Abpurg, den Rechnungsprüfern der Firma Stern & Hafferl, Braunauer und Freimüller oder dem späteren Generaldirektor der ÖKA, Ing. Scharmüller, sowie 50 im Besitz der Stadtgemeinde Gmunden.

Präsident wurde 1929 nach dem Tod von Altbürgermeister Dr. Krackowizer Ing. Karl Stern, bisher seit 1925 Vizepräsident, Vizepräsident nach dem Ableben von Dr.



Dr. Ferdinand Krackowizer, Präsident der GEAG 1925 bis 1929

Ernst Jaeger im selben Jahr Ing. Hugo Neumann, bisher Verwaltungsrat. Dr. Ernst Jaeger junior und der Bürgermeister von Gmunden, Dr. Thomas, sowie der Gmundner Anwalt Dr. Fuchs gehörten wie Stern und Neumann dem Vorstand bis 1938 an. Erst mit dem Umbruch 1938 schieden Dr. Thomas aus politischen Gründen, Dr. Jaeger wegen Verkaufs seiner Anteile sowie Dr. Fuchs durch Tod aus. Ihre Funktionen wurden zum Teil noch für ein Jahr durch den neuen Gmundner Bürgermeister Diller und den Anwalt Dr. Bodenstab wahrgenommen.

Tätigkeiten waren wie bisher die Stromversorgung im Gmundner Rayon, die Netzinstandhaltung und Installationsarbeiten sowie der Betrieb der Gmundner Straßenbahn. Einzig die Betriebsleitung der Lokalbahnen Gmunden, Gmunden- Vorchdorf und Vöcklamarkt-Attersee, welche Betriebsverwalter Wenger innegehabt hatte, wurde mit 1. Jänner 1926 aufgegeben und der Betriebsabteilung Stern & Hafferl übergeben.

Die vom Deutschen Reich 1938 „empfohlene Abkehr von der anonymen Gesellschaftsform einerseits und das Bestreben auf Vereinfachung der Geschäftsführung“ bewirkte mit 1. Mai 1939 die Umwandlung der Aktien-Gesellschaft in eine Kommanditgesellschaft mit Karl Stern als persönlich haftendem Gesellschafter und Hugo Neumann als Teilhaber - unter gleichzeitiger Übertragung des Vermögens der A.G. auf die neue Kommanditgesellschaft, welche die Geschäfte der A.G. weiterführte. Den an der neuen Gesellschaft nicht mehr beteiligten Aktionäre stellte man ein Abfindungsangebot von 215 RM für eine Stamm- oder Prioritätsaktie im Nennwerte

von 200 RM und von 15 RM für einen Genussschein. An sie wurden so 43.000 RM ausbezahlt.

Diese Umbildung sollte sich übrigens bei der natürlich verstärkten politischen Einflussnahme als recht günstig erweisen und konnten dadurch gewünschte Vorstellungen von der Auffassung der Gmundner Straßenbahn und ihres Ersetzens durch Buslinien oder das Aufgehen der G.E.G. in den Kraftwerken Oberdonau mit Erfolg abgewehrt werden.

Fast gleichzeitig kam es zu einem neuen 33jährig- verbindlichen Vertrag mit der Stadtgemeinde Gmunden zwecks Stromabgabe, Strompreisgestaltung, Abgaben an die Stadt und letztendlich später bedeutsam, einem im Jahre 1972 zu vollziehendem unentgeltlichem Heimfallsrecht an die Stadt.

Nur von 1943 bis 1945 wurde die lange von Markus Wenger und später Ernst Abpurg geführte Betriebsverwaltung in Hinsicht auf die Stromabgabe zwangsweise aufgelöst und aus kriegswirtschaftlichen Gründen den Kraftwerken Oberdonau angegliedert. Der Straßenbahn- und Installations- sowie Instandhaltungs- Betrieb blieb davon unberührt.

Auch die verschiedenen

### ***Bahngesellschaften***

waren Veränderungen unterworfen. Speziell die Verwaltungsräte der Gesellschaften und die Betriebsführung durch die neue Betriebsunternehmung Stern & Hafferl mit Geschäftssitz in Gmunden und Betriebs- Instandhaltungs-Zentren in Gmunden (Vereinigte Gesellschafts-Werkstätte), Attersee und Eferding sind eine andere geworden.

Ing. Karl Stern und Ober-Ing. Hugo Neumann übernahmen im Aufsichtsratsbereich der verschiedenen, damals sechs von Stern & Hafferl betriebenen Bahnen 1925 und 1926 die Positionen von Josef Stern und Franz Hafferl als Präsidenten und Verwaltungsräte, welche sie über das Jahr 1938 hinaus innehatten. Als eine nicht von der Firma geführte, aber von der Familie als Aktionäre und Verwaltungsräte mitgetragene Gesellschaft fungierte nur die „Salzkammergut-Lokalbahn A.G.“ Aus der dritten Generation wurde übrigens als Erster noch 1940 Karl Neumann in den Verwaltungsrat der Lokalbahn Unterach-See gewählt.

Hauptbetriebsleiter der „Betriebsabteilung“ war seit 1. September 1925 Ing. Karl Stern in Gmunden für alle dem Betriebsunternehmen in eigenen Betriebsleitungen organisierten und anvertrauten Bahnlinien. Eine Doppelbetriebsführung lag nur im Falle der Lokalbahnen Neumarkt- Peuerbach- Waizenkirchen sowie Linz-Eferding- Waizenkirchen vor. Die sechs Gesellschaften der Lokalbahnen Unterach-See, Gmunden-Vorchdorf, Vöckla-markt-Attersee, Linz-St. Florian und die der schon genannten, in Doppelbetrieb geführten beiden Bahnen schlossen per 1. Jänner 1926 einen speziellen Betriebs-führungsvertrag, der nach einer Anzahl von Jahren zu verlängern war. Neu sind bis 1931 bzw. 1933 die Lokalbahnen von Lambach-Vorchdorf und Lambach-Haag hinzugekommen, während 1939 die Lokalbahnen Neumarkt-Peuerbach-Waizenkirchen, Linz-Eferding- Waizenkirchen sowie Linz-St. Florian als „Linzer Lokalbahnen“, die <Lilo> eine spezielle betriebliche Einheit gebildet haben.

### ***1938 versuchte Machtübernahme auch bei Stern & Hafferl***

Der 12. März 1938 bedeutete auch für das Bau- und Betriebs-Unternehmen und die Familie einen starken Einschnitt. Die Namen Stern und Neumann wurden fälschlich und boshaft in den Mund genommen und Ing. Stern wegen seiner politischen Tätigkeit in der vaterländischen Zeit zu Bußleistungen veranlasst.



Der Tag der Arbeit, 1. Mai 1938, eine Betriebsdelegation mit Präsident Karl Stern am Adolf-Hitler-Platz in Gmunden

Bedeutsamer und gefährlicher aber sollte es sein, dass gewisse, bisher gut angeschriebene und verlässliche Herren in der Unternehmung als nun illegale Parteimitglieder Ansprüche auf Positionen in der Firma stellten und bewährte, ihnen nicht genehme Mitarbeiter einfach entlassen haben. Ing. Stern wurde das Betreten des Arkadenhauses als Firmensitz untersagt. Von der NSDAP kam Adolf Wiebecke aus dem Altreich und ist am 14. 11.



1938 zum interimistischen kommissarischen Verwalter bestellt worden. Eine Prüfung der Firma durch die Donauländische Treuhand- Gesellschaft sollte vermutete und böswillig unterstellte Verfehlungen im Unternehmen aufdecken, die man liebend gerne publik machen wollte.

Die Sache ging aber ganz anders aus, als es sich die Herren Parteimitglieder vorgestellt hatten. Die mit der Regelung der Sache beschäftigte Treuhandgesellschaft erstellte ein gegenteiliges Gutachten. Dabei kam eindeutig und klar heraus, dass die Firmengesellschafter Stern und Neumann sowie die Familienmitglieder Schreckeneder ihre Gewinnanteile mit Ausnahme bescheidener, persönlicher Bedürfnisse nicht entnommen und das Personal nicht durch schlechte Bezahlung und unbezahlter Überarbeit oder Unter- und Nichtversicherung unsozial behandelt hatten. Nein, sogar bessere Löhne waren bezahlt und das Personal in der seit Menschengedenken schlechtesten Zeit dadurch in einem Arbeitsverhältnis belassen worden, weil man bei den vielfachen Jahres- Defiziten der Betriebs- und Baufirma sowie Gesellschaften sein eigenes Vermögen und die Gewinne zur Bedeckung eingebracht hat. Viele, sehr viele Unternehmer dieser Jahre hatten ja ihre Fabriken ganz oder zeitweise geschlossen und dann ihre Beschäftigten einfach dem Arbeitslosenmarkt überlassen.

Herr Wibeke verließ mit Kriegsausbruch am 1. 9. 1939 die Firma und die unbegründet entlassenen Angestellten sind wieder eingestellt worden. Wie bei vielen öffentlichkeitswirksamen Privatbetrieben und hier mit Verkehrs- und Stromversorgungs-Funktionen blieb aber eine starke Einflussnahme erhalten. So wurde die Gliederung der Belegschaft in NS-Formationen verlangt, Tagesappelle veranstaltet und viele Positionen mit Parteimitgliedern neu besetzt - nicht nur in der Bahn- Betriebsabteilung, wo sich ein bisher erfolgreicher Mitarbeiter zum Betriebsdirektor gemacht hatte. Als sich die Situation nach dem Krieg schlagartig ändern sollte, wurden übrigens diese nicht sehr loyalen Mitarbeiter trotzdem behalten.

Durch die Platzansprüche der ÖKA, späteren KOD im Arkadenhaus, war der Platz bald im eigenen Haus sehr beengt. Ing. Stern, der ab 1939 auch in der ÖKA seinen Vizepräsidentenposten verlor sowie diverse Verwaltungsratsstellen bei den Lokalbahnen, zog sich persönlich auf die Geschäftsräume seiner ihm gehörigen G.E.G. zurück, während Hugo Neumann schließlich mit dem Planungs- und Baubüro ganz in die Villa Norwood übersiedelt ist.



Der Entwurf des Arkadenhausaufbauer 1938 mit dem Hackenkrenz an der Stirnfront

Aber auch in der G.E.A.G. versuchte man mit Manipulationen einzuwirken. Zuerst hatte die Aktiengesellschaft auf „Anraten“ des neuen Landesrates Kaltenecker in eine Kommanditgesellschaft umgewandelt zu werden und vorher versuchte man noch, die Bedingungen zwischen der alten Gesellschaft und der von der NSDAP-geleiteten Stadtverwaltung in neue Bahnen zu lenken. Vorerst war von einem Verkauf die Rede, dann von einem neuen Vertrag. Dabei war beabsichtigt, die Straßenbahn in absehbarer Zeit durch Buslinien zu ersetzen und die Stromversorgung an die ÖKA abzutreten. 1943 erfolgte auch de facto bis 1945 eine Übernahme der Stromversorgung durch die KOD.

Die ÖKA als nun vom Gau Oberdonau bzw. seinen politischen Machthabern kontrolliertes Unternehmen unterhielt zu diesem Zeitpunkt im Arkadenhaus auf Mietbasis im Rahmen der hiesigen Betriebsdirektion noch eine Menge Dienststellen mit zugehörigen Mitarbeitern. Sie errichtete erst 1938 in Linz das heutige Generaldirektionsgebäude und setzte 1939 den Aufbau des Arkadenhauses und einen speziellen Pachtvertrag durch. Dabei sollte das Firmenlogo mit dem Denkmal für Ing. Stern durch das Hakenkreuz ersetzt werden. Weil man sich auch im Besitz der Gesellschaftswerkstätte teilte und mitten im Betriebsgelände von Stern & Hafferl Objekte wie das Umspannwerk oder das Garagengebäude mit Wohnungen besaß, wollte die ÖKA diese übernehmen. Doch diese Intentionen wurden durch den beginnenden

Krieg verhindert und erst nach 1945 wieder mit teilweise wechselndem Erfolg fortgesetzt. Dem persönlich guten Verhältnis zum damaligen Generaldirektor der ÖKA bzw. KOD, Ing. Scharmüller, war es hingegen zu verdanken, dass die Baufirma von 1938 bis 1939 doch mit dem Ausbau der Aluminiumfabrik in Steeg betraut worden ist – natürlich unter der gedachten Voraussetzung, dass das Unternehmen bald kein Privatbesitz mehr sein würde. Später sind im Krieg die Planungen und Bauaufträge für die ÖKA dramatisch zurückgegangen und trotz 1941 schon begonnener großer Kraftwerksbauten an der Enns bis auf den Nullpunkt gesunken.

### ***Das persönliche Leben der zweiten Generation in der Firma und der Familie***



Lina Schreckeneder, geborene Stern

Die Familien Karl und Maria Stern sowie Josefina und Hugo Neumann mit ihren drei Söhnen wohnten seit ihren Eheschließungen bis 1924 zusammen mit Frau Lina, 1915 Witwe nach Dr. Rupert Schreckeneder geworden, und deren drei Kindern in der Villa Adele. Familie Neumann übersiedelte nach dem Tod von Frau Adele zeitlebens in die Villa in der Kaltenbrunerstrasse. Die Sterns wohnten auch in Steeg, solange Karl dort Betriebsleiter der Fabriken war, und kehrten von 1925 bis 1931 noch einmal in die „Adele“ zurück. Karl Stern wurde Vormund der drei 1925 verwaisten Kinder von Lina Schreckeneder Roswitha, Elfriede und Ingobert,

damals 13 Jahre, 12 Jahre und 11 Jahre alt, welche er dann auch adoptiert hat. Karl und Maria Stern errichteten 1931 im ehemaligen Stadtpark eine neue Villa und Hugo und Josefina Neumann erwarb 1932 die früheren drei Olga- Miller von Aichholz-Villen für ihre Söhne, wodurch vier Gelände- und Baublöcke ober dem Arkadenhaus im Eigentum der Familie waren.



Mitglieder der zweiten und dritten Generation im Sommer 1925 vor der „Adele“: hinterste Reihe: Karoline Schreckeneder, Familie Egon und Wanda Hofer aus Gablonz (Cousin von Hugo Neumann), Josefina Entremont-Neumann, Ida Neumann (Schwester von Hugo Neumann), mittlere Reihe: Karl Neumann, unbekannt, Ingobert Schreckeneder, Helmut und Hugo Neumann, unterste Reihe: Elfriede Schreckeneder, unbekannt, Switha Schreckeneder, unbekannt

Karl Stern hatte 1907 Maria Lippert, Tochter des Gmundner Steueramtsverwalters und kaiserlichen Rates Lippert geheiratet. Sein Lebensweg und berufliche Tätigkeit vor 1924 wurden bereits vorgestellt. Karl Stern wirkte neben seinem nun ab 1924 und speziell 1926 vielseitigem Job als Industrieller auch in öffentlichen und politischen Gremien. Als Hauptbetriebsleiter der Bahnabteilung und Chef der G.E.A.G. versuchte er die sieben bestehenden Bahnbetriebsleitungen durch neue zu ergänzen, was ihm mit der Übernahme der Leitung der Bahnen Lambach-Vorchdorf 1931 und Lambach- Haag 1933 nach von ihm durchgeführter Elektrifizierung genauso gelungen ist wie die Inbetriebnahme der Sternschen Buslinie um den Attersee 1928. Die Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs in Oberösterreich und die Konkurrenz zu den neuen Busunternehmen beschäftigten ihn sehr. Im Oktober 1935 Kammerrat in der Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie Oberösterreich sowie Beirat des Industriellenbundes, hat man ihn am 14. März 1936 zum Mitglied des Ausschusses der Handelskammer

Linz ernannt, im Juli 1936 zum Vorstandsmitglied des Fachverbandes der Unternehmungen des Schifffahrtsverkehrs, mit 1. Feber 1937 zum Obmann des Verkehrsbundes in Linz und am 3. Feber 1937 sogar noch in die Bundeshandelskammer in Wien berufen. In Gmunden war er in der Kurkommission sowie der Stadt- Gemeinde tätig, deren Gemeinderatsmitglied ab Dezember 1934 und Vizebürgermeister er vom Jänner 1935 bis März 1938 gewesen ist. Damit konnte er wie einst Dr. Jaeger in öffentlichen Gremien für das Unternehmen eintreten. Er nahm auch bis 1938 den Posten des Präsidenten der G.E.A.G. ein und hatte in den EW Stern & Haffelr von 1925 bis 1928 die Position eines Verwaltungsrates und von 1928 bis 1929 jene des Vizepräsidenten inne. Eine Stellung, welche in der neuen ÖKA wieder von 1929 bis 1939 eingenommen worden ist. Hier war er auch für die technische Oberleitung des Aluminiumwerkes Steeg verantwortlich. Ebenso stand er allen von der Firma betriebenen Bahngesellschaften als Präsident, Vizepräsident oder Verwaltungsrat sowie der Linzer E.S.G. vor, deshalb sein Nickname „Der Präsident“.



Karl und Maria Stern, 1943

Ober-Ing. Neumann, dessen Arbeit bei der Firma von 1897 bis 1925 schon bekannt ist, hatte 1924 und speziell seit 1926 die Leitung des Bauunternehmens übernommen. Dabei lag ihm das Planungsbüro als Auftragsbeschaffungsstelle am Herzen, dessen Projekte der Baubetrieb dann nach Massgabe der Auftragsmöglichkeiten verwirklicht hat. Besonders wertvoll und wichtig erschien Hugo Neumann der Kraftwerks-Entwurfbereich, das Elektrifizierungs- und Neubauge-schehen am Eisenbahnsektor sowie nicht zu vergessen die Erschliessung der Braunkohlenlagen an der Salzach. Es wurden aber auch bereits Brücken- und Industrie- sowie Wohnungsbauten geplant. Oberingenieur Neumann war in der G.E.A.G. Verwaltungsrat und bis 1938 auch deren Vizepräsident wie er seit 1929 in der neuen ÖKA

dem Verwaltungsrat angehört hat. Sogar in der neuen Formation Kraftwerke Oberdonau wirkte er infolge seiner persönlich politisch unbelasteten Stellung bis 1945 im Verwaltungsrat. Im Bereich der Bahn-Aktien-Gesellschaften war er gleichfalls in verschiedene Ver-waltungsräte berufen worden.

Hugo und Josefine Neumann hatten jeder sein Hobby. Hugo reiste sommers gerne und fotografierte dabei, auch betreute er jahrelang den Sudetendeutschen Heimatbund in Gmunden, dem er seit Gründung 1923 angehörte. Frau Josefine widmete sich dagegen wie schon Josef Stern intensiv der Bienenzucht.



Hugo und Josefine Neumann, 1943

Hugo leitete von 1932 bis 1938 den Sudetendeutschen Heimatbund Ortsgruppe Gmunden als Obmann, wobei er sich für die dortige Heimatpflege und Kriegsopfer einsetzte und für ein Denkmal am nachmaligen Gmunderner Platz der Sudetendeutschen Sorge getragen hat. Vor diesem und anderen Auditorien sprach er auch über seine Reisen. So 1930 über Österreich und Deutschland, 1932 über die Weltausstellung in Barcelona und Budapest, 1934 über Ägypten, 1935 über die Elektrizitätswirtschaft in Oberösterreich, 1936 über eine Fahrt von Wien auf der Donau nach Konstantinopel sowie 1937 über Fahrten entlang der Adria und ins Rheinland oder über die Leipziger Messe.

Josefine erlebte die bauliche Entwicklung in der Firma als Begleiterin ihres Onkels, später ihres Gatten. Sie folgte ihrem Mann auf die Baustellen Steeg und Großarl. In ihren Erzählungen für ihre Kinder tauchten oft Erlebnisse und Begebenheiten aus der Erinnerung auf, die sie beim Bau der Schafbergbahn und bei den Kraftwerksbauten von Traunfall bis Ranna hatte. Jetzt als Hälfte- Teilhaberin wurde sie wöchentlich von Bruder und Gatten über die Firma unterrichtet und besuchte wieder die Baustellen. Sie hatte auch mit ganz vorzüglichen

Ratschlägen in der Firma und ihrer sprichwörtlichen Sparsamkeit eine enorme Vorbildwirkung, die als eine Art Unternehmensphilosophie immer viel zum Bestand des Unternehmens beigetragen hat.



Karl, Hugo und Helmut Neumann, 1930



Das junge Paar Schreckeneder



Familienbild 1939, erste Reihe Josefine und Hugo Neumann, Maria Stern, zweite Reihe Helmut, Ruth Franke und Karl Neumann, Roswitha und Robert Döderlein, Hugo Neumann, Karl Stern

Von den Söhnen maturierte der älteste Karl 1930 in Gmunden und studierte bis zu seiner Diplomierung 1937 an der Technik in Wien. Er arbeitete vorerst ein Jahr in München und dann bei Reichsautobahnbaufträgen der Baufirma des Vaters. Seine jüngeren Brüder Hugo und Helmut verließen 1937 und 1939 die Gmundner Mittelschule, um gleichfalls das Studium der Technik zu beginnen.

Rupert und Lina Schreckeneder waren nur vier Jahre verheiratet gewesen und Frau Lina durch Jahre hindurch danach sehr krank. Mit Hilfe ihrer Schwägerinnen und des Onkels Josef Stern, der sich sehr für sie und ihre

Kinder verwendet hat, konnten die nächsten zehn Jahre für sie und ihre drei Kinder in der Villa „Adele“ überstanden werden. Nach dem Testament des Onkels und ihrer Mutter 1924 bzw. 1925 sind diese Villa und die Bauernhöfe in Gschwandt und Vorchdorf auch in ihren Besitz übergegangen. Die Vorsorge von Josef Stern reichte soweit, Frau Lina im Gegensatz zu ihren zwei Geschwistern die doppelte Anzahl an Anteilen seines Vermögens zuzugestehen.

Nach dem Tod der Mutter konnten Switha und Elfi als Angehörige der evangelischen Glaubensgemeinde das Gmundner Pensionat nicht besuchen. Sie hatten von 1922 bis 1927 die Gmundner Mittelschule besucht und wurden bis zu ihrer Matura 1930 und 1931 in einem Wiener Internat aufgenommen. Elfi absolvierte wie ihr Vater das Studium des Lehramtes für die Mittelschule, nur mit den Fächern Geographie und Französisch, während sich Switha für Chemie interessierte und 1938 an der Technik diplomierte sowie promovierte. Ingobert blieb mit einer Wirtschafterin unter der Aufsicht von Onkel und Tante Stern in der elterlichen Wohnung und besuchte bis 1933 das Gmundner Gymnasium, um dann auch das Technikstudium aufzunehmen und 1938 mit Examen zu beschließen.



Dipl. Ing. Karl und Ruth Neumann , 1942

Von allen jungen Familienmitgliedern hatte nur Karl Neumann vor dem Krieg noch die Chance im Betrieb eingesetzt zu werden. Nach einer Praxis in München kam er 1938 nach Gmunden und übernahm die Trassierungsvermessungen der Reichsautobahn in Oberösterreich im Abschnitt Mondsee-Attersee. 1939 schon eingerückt, hat man ihn noch mit Verwaltungsratsstellen bei den Lokalbahnen betraut. Karl nahm seit 1939 an verschiedenen Kriegshandlungen in Frankreich, Sizilien und Russland teil. Verletzt kehrte er kurz in die Heimat zurück, um schließlich bei der Überwachung der Atlantikwallbauten in Frankreich eingesetzt zu werden. Er verheiratete sich 1942 mit Ruth Franke aus München, Enkelin des berühmten Würzburger Professors für Chemie, H.P. Lang. Ihre Tochter Ingrid wurde noch 1944 geboren. Hugo und Helmut Neumann nahmen ihr Studium an der Technik auf. Während Hugo von 1937 bis 1940 studierte, kurz Kriegsdienst leistete und 1941 zum Diplom-Ingenieur spondierte, musste Helmut sein von 1939 bis 1941 begonnenes Studium unterbrechen. Hugo diente unter anderem bei der Kriegsmarine und als Ingenieur in Kiel, Gotenhafen und Norwegen, Helmut hingegen vier Jahre bei den Eisenbahn-Pionieren, wobei er in Russland auf einer Brückenbaustelle einen Unfall erlitt.



Roswitha und Robert Döderlein, Wien 1945



Elfriede Schreckeneder ganz links, Spittal an der Drau, 1943

Elfriede Stern half nach absolviertem Studium ihren Geschwistern in Hirschberg und Berlin, unterrichtete dann aber bis Kriegsende an der Oberschule in Spittal/Kärnten. Roswitha Stern war von 1938 bis 1945 wissenschaftliche Laborleiterin in der Zellulosefabrik Hirschberg und heiratete 1939 ihren Arbeitskollegen Dipl. Ing. Robert Döderlein, wo beide bis Kriegsende in der Chemieforschung tätig blieben. Drei Kinder, die Tochter Jutta und zwei Söhne Jürgen und Jochen kamen dort 1941, 1942 und 1943 zur Welt. Ingobert Stern ehelichte nach dem Studiumabschluss 1938 sofort Gwendolin Schröder, eine Gmundnerin und Urenkelin von Friedrich Hebbel, die das Reinhard-Seminar besuchte. Er war von 1938 bis 1940 in Berlin bei der AEG beschäftigt und dann im Krieg eingerückt. Seine Familie erhielt 1939 in der Reichshauptstadt mit dem Sohn Werner den ersten Zuwachs, dem wieder zu Hause in Gmunden 1940 der Sohn Ingo folgte. Bei Kriegsende wurde Ingobert Stern übrigens noch den gerade im Bau befindlichen Ennskraftwerken in Ternberg zugeteilt.



Fam. Ingo und Gwendolin Schreckeneder mit Söhnen Werner und Ingo

# Die Stern & Hafferl - Bauunternehmung 1926 bis 1945

---

Mit der Weiterführung der alten Stern & Hafferl O. (H.) G. als reine Bauunternehmung, welche als Geschäftsbereiche auch die Bergbauagenden, die Schifffahrt und Grundstücksverwaltung beinhaltete oder Firmenanteile und Aktienpakete hielt, die aber an anderer Stelle dargestellt sind, waren Frau Josefine Entremont- Neumann bzw. Hugo Neumann und ihr Bruder Ing. Karl Stern zu gleichen Teilen als Eigentümer gleichberechtigte Partner, weil Frau Josefine Neumann ihren von Adele Stern ererbten Überanteil nicht eingesetzt hat. Die nach dem Tod von Frau Lina Schreckeneder auch an der Firma beteiligten, anfangs noch minderjährigen Kinder Elfriede, Roswitha und Ingobert wurden durch Karl Stern und Fini Neumann vertreten.

Der Baubetrieb stellte eine Kombination aus Planungsbüro für eigene und fremde Projekte dar sowie einen Bau-Gewerbebetrieb samt dem Drittelanteil der Gesellschaftswerkstätte, dem Bauwerksplatz in Gmunden sowie der Prem-Säge im Salzburgischen. Planungen und Bauaufträge kamen größtenteils aus den eigenen Firmen-Gruppen wie der Bahnbetriebsabteilung, den EW Stern & Hafferl A.G., den ihr angeschlossenen Aluwerken in Steeg und der G.E.A.G.

Die Anzahl der gesamten Aufträge entsprach der Wirtschaftsentwicklung dieser Jahre und schwankte zwischen jährlich 86 (1927) und 11 (1937), wobei die Zeit zu Mitte bis Ende der dreißiger Jahre und die des Zweiten Weltkrieges die meisten Rückgänge zu verzeichnen hatte. Auch der Umstand, dass die EW Stern & Hafferl 1929 mit der O.W.E.A.G zu den Österreichischen Kraftwerken A.G. ( ÖKA) fusionierten, bedingte eine Reduzierung von Kleinbauten wie Trafostationen und dergleichen, welche die neue Gesellschaft bald selbst ausführte. So baute man 1925 an 32 Baustellen der EW, 1929/ 30 während der Fusion an 29 und ab 1931 bloß an zehn bis vier / fünf im Jahr. Dennoch blieben bei den zahlreichen Kraftwerken genügend Instandhaltungsarbeiten, die selbst keine Zunahme mehr erfahren haben. Auch in der Alufabrik gab es jährlich bis vier Bauaufträge. Dazu kamen die bei den Bahnen nach zwanzig Jahren Betrieb notwendigen Erneuerungen und die Elektrifizierung zweier übernommener Bahnen oder Tätigkeiten auf eigene Regie. In der Hochkonjunktur und bei ihrem Auslaufen, hielten den Betrieb bis 1926 um die zehn, dann um die 20 Bahnbauserneuerungen (1927 bis 1932) aufrecht. Bis 1937 kamen nur unter sechs Aufträgen der Bahnen herein sowie außerdem jährlich einige Bauten im Bereich der G.E.A.G. Es kam auch vor, dass

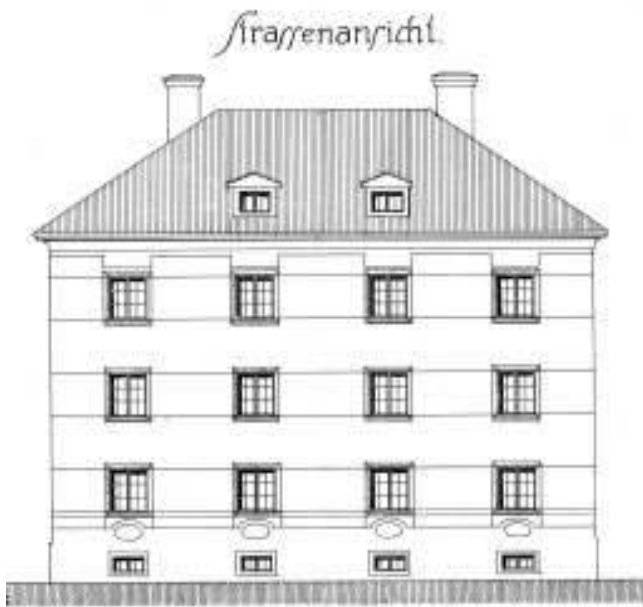
Schiffspersonal im Winter bei Elektrifizierungsarbeiten eingesetzt worden ist oder bei Mangel an Aufträgen 1929/ 30 die Schürfe an der Salzach oder der Laussa untersucht worden sind.

Mit dem Anschluss an das Deutsche Reich kletterten die Aufträge auf 35 (1938), fielen durch den Kriegsbeginn auf 15 (1939) zurück, um dann von 1940 bis 1942 um die 28 im Jahr, wenn auch recht kleine Vorhaben auszumachen. Neu darunter waren Vermessungsarbeiten für die Reichsautobahn 1938/ 39, eine Steinbruchplanung für Hatschek in Ebensee, Kohle- und Bauxitaufschlussarbeiten in Wildshut und Laussa sowie Umbauten bei der Theresienthal-Textilfabrik in Gmunden, welche in gewisser Weise alle in einem Zusammenhang standen. Sei es entsprechend den wirtschaftlichen Aufschwungsvorstellungen des Reiches oder des kriegswirtschaftlichen Erfordernisses. Die an Anzahl meisten Tätigkeiten, etwa zehn im Jahr, entfielen aber auf solche für die Bahn- Betriebsgesellschaft. Man übersiedelte 1942/ 43 auch mit dem Projekt- und Baubüro vom Arkadenhaus in die Villa Norwood. Die Bauarbeiten waren wegen der kaum mehr vorhandenen Arbeitskräfte nur mehr auf Instandhaltung ausgerichtet und sind von 1943 bis 1945 nicht mehr aufgelistet worden.

## *Der Projektbereich*

Bei den Planungen standen die Vorkriegsbahnprojekte und ihre Umarbeitung in Hinsicht Elektrifizierung im Vordergrund. Das Mühlviertel, noch einmal die Weihartbahn und vor allem die Salzkammergut- Lokalbahn beschäftigten das Büroteam. Später, ab 1927 bis 1937 kamen zahlreiche Fremdprojekte von Lokalbahnen hinzu, welche gleichfalls eine Elektrifizierung wünschten. Eher Einzelfälle waren die Planung der Gmundner Traunbrücke oder des Gmundner Strandbades, wobei die Verlängerung der Straßenbahn eine Rolle gespielt hat. Die Beschaffung sowie Beauftragung von und mit Projekten beschäftigten das Büro in dieser Zeit einer langen Wirtschaftskrise wenigstens einigermaßen, gleichwohl damit auch wieder die Hoffnung verbunden war, einen echten, größeren Auftrag zu erhalten.

Von 1926 bis 1928 hat man 18 Bahnplanungen bearbeitet. 15 waren zum Teil Weiterbearbeitungen von Vorkriegsvorhaben, aber auch völlige Neutrassierungen sowie drei Elektrifizierungsaufträge (Mühlkreisbahn, Lambach-Vorchdorf, Salzkammergut-Lokalbahn). Die längsten Strecken darunter bildeten die Linienführungen



Ein geplantes Gemeinschaftswohnhaus für Arbeitnehmer von Stern & Hafferl in Gmunden, 1925

Linz-Leonfelden, Peuerbach-Schärding und Prägarten-Unterweißenbach bzw. Königswiesen. Außerhalb des Landes lag nur ein Projekt, das der Bahnstrecke Bad Gleichenberg-Bad Radkersburg.

Verschiedene Geometerarbeiten, Trafos im Ausseerland, ergänzende Baupläne für acht Kraftwerke, ein Steinbruchaufschluss, Straßenbaupläne in Gosau, Brückenprojekte in Ebelsberg und Timelkam, Wasserleitungspläne in Hallein und Gosau sowie ein Remisenumbau in Eferding, Pläne zum leidigen Thema des provisorischen Bahnhofes der Linzer Lokalbahn, der neue Werkstätten- und Garagenbau in Gmunden, eine Erweiterung der Gesellschaftswerkstätte und ein beabsichtigter, erster Aufbau aufs Arkadenhaus sowie der Bau des Gmunder Strandbades oder der Bürgerschule in Frankenburg verschafften den Bauplanern Arbeit.



Eine Betriebswohnanlage der EW Stern & Hafferl AG in Timelkam, 1926

Das Jahr 1929 brachte nicht nur die Fusion zur ÖKA, sondern auch den wirtschaftlichen Knick, der sich aber erst 1931 richtig auswirken sollte. 1929 und 1930 gehörten noch zu den projektreichen Jahren, in welchen fünf weitergeführte Bahnplanungen und eine neue (Grieskirchen-Gallspach) sowie drei mögliche Elektrifizierungen, darunter die Bregenzerwaldbahn als neues Projekt, sowie zwei Industriegeleisanlagen bearbeitet worden sind.

Kleinere, geplante Arbeitsvorhaben wie an einem Trafo, drei Kraftwerkzubauten und eines bei der Schaltstation Traunfall oder in der Alufabrik in Steeg sowie zum Erschließen der Kohleschürfe in Wildshut ließen schon ein Nachlassen von neuen Aufträgen erkennen. Die Planung der Villa Stern in Gmunden zählte schon zu den Ersatzaufträgen, um das Büro auszulasten.



Ein Austro-Daimler-Triebwagenzug der Almtalbahn 1934, ernst zu nehmende Konkurrenz für Elektrifizierungsvorhaben?

Von 1931 bis 1935 beschäftigte man sich fast ausschließlich mit Bahnprojekten, im eigenen und fremden Auftrag. In diesen vier Jahren wurden im Projekte- Auftragsbuch kaum mehr Bahntrassierungen, sondern vierzehn Elektrifizierungen und drei neue Industriebahnanlagen, speziell für Rübenverladungen bei Eferding und Enns, verzeichnet. Größere Elektrifizierungen wünschten die Welser Lokalbahnen, welche die Sternschen Linien Haiding- Aschach und Almtalbahn betrafen, gleichwie die Mühlkreis-, Steyrtal- und Donautal-Bahngesellschaften, die Eigentümer des „Kammerer Hansels“ (Vöcklabruck- Kammer), die Bundesbahn in Betreff der Strecke Gmunden-Lambach sowie die Zillertal- und Montafoner-Bahngesellschaften. Geplant und wirklich realisiert wurden 1931/ 1932 bzw. 1932/ 33 die Elektrifizierung der Strecke Lambach-Vorchdorf und der „Haager Lies“ (Lambach-Haag).

An Bauplänen kamen nur solche für die Gmundner Traunbrücke, den Lokalbahnhof Linz, drei Villen, das Magazin, die Zählerwerkstätte, einen Anbau der Trafowerkstätte der ÖKA sowie zur Entsandungsanlage beim KW Großarl zustande.

1936 und 1937 wurden die schon erwähnten Bahnprojekte weiter verfolgt, eine Rübenbahn Enns- Wolfern durchdacht und die Bauxitschürfe in der Laussa in das Planungsgeschehen der Firma einbezogen. An Bauplänen hat man nur solche von Seite der ÖKA für die Alufabrik Steeg, das KW Ranna, einen Trafo und zwei Gebäude in Gmunden in Auftrag gegeben.

Mit dem Anschluss herrschte 1938/ 39 für kurze Zeit ein Auftragsboom, als 16 Entwürfe in Ausarbeitung waren, davon drei für die Alufabrik, sechs für die ÖKA in Gmunden, zwei für die Textilienfabrik Theresiental, dann das eigene Arkadenhaus (Aufstockung) sowie die Schürfe in Wildshut und Laussa. Die letzten drei Jahre mit größerem Büroengagement 1940, 1941 und 1942 hat man sich mehr bei den Bahngesellschaften um Bauvorhaben angenommen. Dazu zählten eine neue Werkstätte in Vorchdorf, zwei Gleichrichteranlagen, diverse Bahnhofsanbauten, Wartehäuschen und auch Schienenwechsel, der Bau eines Molos zum Trajektverkehr am Attersee und damit jeweilig verbundene Hochbauten. Weiters sind noch Entwürfe für eine Schaltanlage in Großarl II und die Trafolagerhalle in Gmunden zu zeichnen gewesen. Diese führte zuletzt allein Hugo Neumann aus, der von 1943 bis 1945 nur fallweise Unterstützung von wieder zeitweise und versehrtenhalber heimgekehrten Mitarbeitern erhielt und sich in dieser Zeit auf Nachkriegsprojekte vorbereitet hat. Darunter waren als zu elektrifizierende Strecken die meisten Bahnprojekte der zwanziger Jahre wie speziell die allerneuesten Möglichkeiten zu einem modernen Braunkohlebergbau an der Salzach.

### ***Die letzten großen Bauvorhaben in der Zeit des Wirtschaftsaufschwunges bis 1930 und die Mitwirkung von Mauritz Balzarek***



Stollenbauarbeiten in Ranna, 1925

Die Mitte und zweite Hälfte der zwanziger Jahre stand im Zeichen der ersten und letzten Hochkonjunktur nach dem Krieg. Durch Auslandskredite gelang es speziell den EW Stern & Hafferl wichtige Bauvorhaben zu verwirklichen und die Baufirma Stern & Hafferl damit zu befassen. Die äußere Gestaltung der für lange Zeit letzten neuen Kraftwerke Ranna 1925 und Timelkam 1926 sowie der Neubau des Umspannwerkes in Gmunden 1924/ 25 erfolgte schon nach Plänen des bekannten oberösterreichischen Architekten Mauritz Balzarek. Baumeister Albeseder bemühte sich um die Vorentwürfe. Balzarek entwarf ebenso Werkwohnbauten in Timelkam und verschiedene Trafostationen, welche von der Firma bis 1929 errichtet wurden. Dazu kamen nach seinen Ideen Erweiterungen bei den bestehenden Kraftwerken. Erstmals war damit ein Architekt mit Namen für das Unternehmen, man kann sagen für einige Jahre exklusiv tätig.

In der Zeit bis 1925 verteilte sich das Baugeschehen bei Stern & Hafferl auf noch recht viele Kraftwerksbauten, dem alten Kerngeschäft der Firma. Durchgeführt werden konnten daher die Umbauten in Traunfall und Steeg 1923/ 24, der Neubau des Umspannwerkes in Gmunden 1924/ 25, die Neubauten der Kraftwerke in Ranna und Timelkam von 1924 bis 1925 und dann alleine 1925 Verbesserungen in Großarl I und II sowie fünf Schalthaus- Errichtungen oder Ausbesserungsarbeiten in Gosau. Dazu gesellten sich in ergänzender Weise die beiden Mitarbeiter-Wohnbauten in Timelkam und Ranna,





Die Schwimmeranlage mit den Speicherentnahmepumpen am Gosausee, 1929

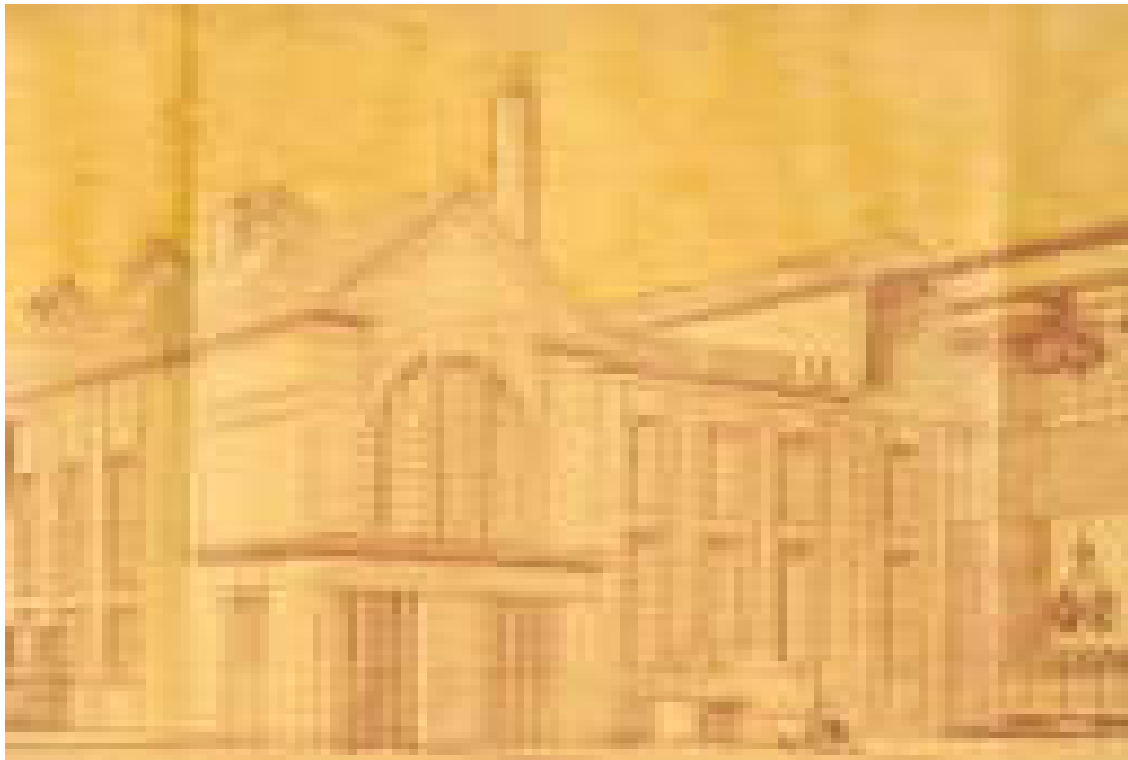
die Errichtung der Villa Hafferl in Gmunden sowie ein Wasserleitungsbau von Gosau, der Ausbau der eigenen Premsäge und endlich die Kohlschurfbohrungen in Wildshut.

Ebenso wurde im Bahnbereich gearbeitet. Den bislang letzten Stern & Hafferl Bahnlinien-Neubau, die Linie Timelkam- Ampfelwang hat man im Oktober 1925 eröffnet, während zugleich an den Strecken Linz-Eferding-Waizenkirchen, der Florianer Bahn und der Gmundner Straßenbahn zahlreiche nötige Erneuerungen stattgefunden haben und der Geleisebau zum Attersee-Molo nach Jahren der Planung verwirklicht worden ist. In den Bahnhofsbereichen kam es ebenfalls zu vereinzelten Umgestaltungen im Sinne von Balzarek.

Mit der Unternehmensumgründung 1926 kommen Vermessungsarbeiten mit ins Spiel wie zwecks Inbetriebnahme eines Steinbruches bei Niederspaching oder der Erstellung eines Stadtregulierungsplanes von Gmunden 1927 und erste Hochbauten, welche nichts mehr mit Kraftwerks- und Bahnbau zu tun haben. Es herrscht zwar in der Firma noch die Meinung, in naher Zukunft weitere Kraftwerke und Bahnbauten zu errichten, aber beim Bahnbau ist man durch die Missergebnisse der letzten Jahre fast sicher, als fachverständiges Unternehmen einfach mehr mit der Elektrifizierung zu punkten, oder überhaupt neue Sparten von Bautätigkeiten einzuführen. Es sind 1926/ 27 das Hotel Post in Ischl, das zweite Wohnhaus in Ranna und ein Kaufhaus in Vöcklabruck, 1928 ein Schulzubau 1928, 1928/ 29 die ÖKA- Garagenhalle samt Mitarbeiterwohnungen oder

1929 der Postamts- Neubau in Gmunden, welche schon in diese Kategorie fallen und die Bandbreite einer neuen Bautätigkeit aufzeigen. Auch für sie haben Albeseder und zugleich Balzarek moderne Bauweisen entwickelt. Alles andere sind die üblichen Norm-, Zu-, Um- und Anbauten im Bereich Energiewesen und Bahnen. Dazu gehören auch viele Arbeiten in Gosau, wo 1928 eine neue Staumauer und 1928/ 29 die Schwimmpumpenanlage entstanden sind, oder die Stollen- und Gerinnesanierung in Großarl. Anders als ein neues Gebäude im Komplex der Stromzentrale Steeg, das 1927 wieder die Handschrift von Balzarek trägt.

Auch die Bahngesellschaften und die Atterseeschifffahrt konnten sich bei den wieder steigenden Fahrgastziffern und besserem Güter- und Postverkehr jetzt die schon längst fälligen Sanierungen leisten, welche die Belegschaft in der Baufirma langsam und stetig ansteigen ließen.



Plan des Dampfkraftwerkes Timmelkam, Linz 1926



Trafo-Studie Typus A von M. Balzarek, Linz 1927



Trafo-Studie Typus B von M. Balzarek, Linz 1927

***Eine Durststrecke in den dreißiger und Kriegsjahren:***

***Keine Auslastung für den Baubetrieb in Krisenzeiten, aber dennoch immer eine Beschäftigung der Mitarbeiter***



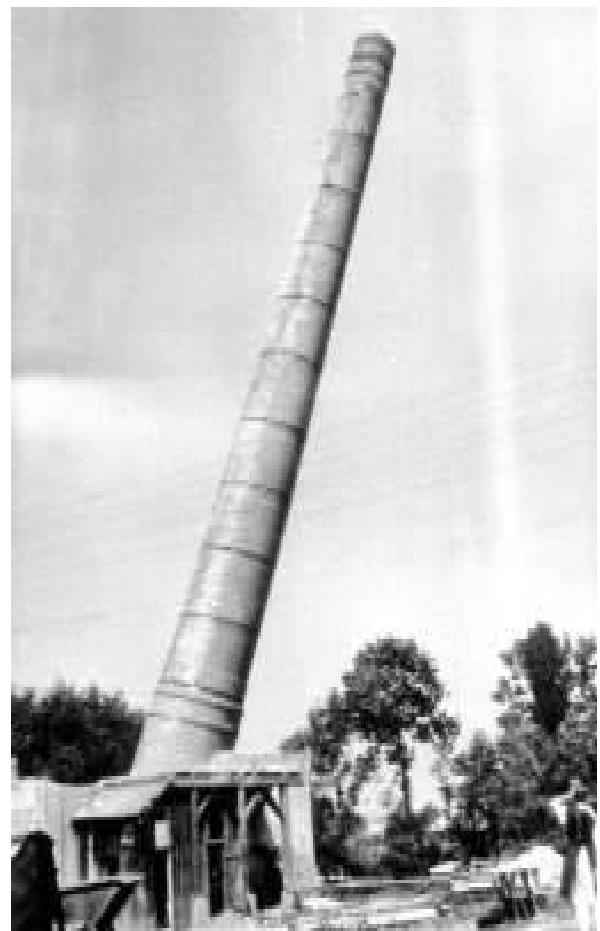
Elektrifizierung mit einem Ochsen als Zugvieh

Das Jahr 1930 bildete die vorläufige Zäsur in der Aufwärtsentwicklung der Bauabteilung. Es war nicht alleine der schwarze Freitag von 1929 und seine Folgen, sondern auch die nicht mehr völlige Identität der ÖKA als eine mit ihr auf verschiedene Weise von Anfang an verbundene Firma, welche zusammen betrachtet eine schwere Auftragslage und somit Umsatzeinbrüche verursacht haben.

Man musste daher, als die Fremdaufträge zurückgingen, auf eigene Bautätigkeiten zurückgreifen, die durch etwaige Gewinne in sinnvolle Investitionen umgewandelt worden sind oder wie beim Bau der Villa Stern und den Umbauten der Miller von Aicholz- Villen aus dem eigenen Vermögen entnommen wurden. So entstanden seit 1930 jedes Jahr zusätzliche Möglichkeiten, die Arbeiterschaft weiter zu beschäftigen und nicht zu entlassen. Vielleicht ist auch von Bedeutung gewesen, dass der Personalstand nie überdimensioniert war. Man hatte ja schon früher eher mit kleinen Vorarbeiterschaften und Bauführern das Auslangen gefunden und zusätzlich bei schnell zu errichtenden Großbauten das Akkordantensystem benutzt. Wenn Auftragsarbeiten Jahre hindurch geführt werden konnten, gab es kein Zuviel an Beschäftigten. Es fand aber auch ein Austausch an Arbeitern unter der Baufirma und z.B. der Attersee-Schifffahrt

statt, wenn deren Personal wegen Saisonstillstandes der Schifffahrt im Winter dann bei einem Bahnbauprojekt eingesetzt worden ist.

Die schlechtesten Jahre bis 1934 konnten durch die Annahme der Elektrifizierung von zwei fremden Bahnen, der Lokalbahnen von Lambach nach Vorchdorf sowie von Lambach nach Haag, speziell von 1930/ 31 bis 1933/ 34 überbrückt werden. Auch die Schienenerneuerung der Gmundner Lokalbahn dauerte bis 1931 an. Nicht zu vergessen die noch immer, aber in recht kleinem Umfang einlangenden Neu- und Umbaufträge für die ÖKA. Dazu kamen die weiteren, aus dem eigenen Bereich stammenden, für den Dauerbetrieb wichtigen Aufträge wie z.B. der laufende Umbau des Arkadenhauses ab 1930, die Umbauten der Schaltanlagen in Gmunden bei der G.E.A.G. infolge Umspannung seit 1931, die Sanierung der Vereinigten Gesellschafts-Werkstätte und Schmiede sowie der Personalwohnhäuser bei der alten Kraftstation 1931/ 32, der Bau der Wagenremise in Attersee 1930 und Umbau des Betriebsleitungs-Gebäudes in Eferding ab 1933 sowie die Errichtung der Villa Stern bis 1932 und der neuen Neumann-Villen ab 1932.



Abbruch des Dampfkraftwerkes Frankenburg, 1936



Villa Stern



Villenplan in Gmunden, 1933



Arkadenhaus mit zweitem Stock, 1942



# Die Aktivitäten der Firma Stern & Hafferl im oberösterreichischen Bergbau der Zwischenkriegszeit

Diese Tätigkeiten standen wie berichtet im Zusammenhang mit der Energiegewinnung durch Braunkohle aus den neuen Dampfkraftwerken Frankenburg und Trimelkam sowie der Zulieferung von Bauxit an die Aluminiumfabrik in Steeg – alle drei Werke im Besitz der EW Stern & Hafferl-AG. Die jeweiligen Schurfrechte selbst waren auf die prot. Baufirma Stern & Hafferl Offene Handels-Gesellschaft eingetragen und damit verbundene Arbeiten sind anfangs stets von Stern & Hafferl bzw. im Auftrag der EW Stern & Hafferl-AG erfolgt oder ausgeführt worden.

## *Die Braunkohlelagerstätten an der Salzach*

Nach Beendigung des Braunkohlepachtbetriebes in Feitzing schon 1921 und Aschegg am Hausruck 1925 (infolge nur mehr zeitweisen Einsatzes des DKW Frankenburg) verlagerte sich das Interesse von Stern & Hafferl in den Bereich der 1918 und 1923 von der Baufirma erworbenen Freischürfe im Kohlehoffungsgebiet nahe Wildshut-Ostermiething-Trimmelkam. Wobei auch eine Bahnlinie Braunau-Salzburg, die denkbare, baldige Realisierung der Sternschen Weilhartbahn eine Rolle gespielt hat, die Mitte der Zwanzigerjahre wieder im Gespräch war. Ebenso ist die noch von Dr. Ing. Stern ventilerte Idee eines weiteren Dampfkraftwerkes hier, in Zusammenarbeit mit der „SAFE“, von nicht unerheblicher Bedeutung gewesen, um einen eigenen Bergbau anzustreben.



Das Schürfgelände in Wildshut- Trimmelkam- Ostermiething

Nach dem Tod der Firmengründer hatte sich (im Gegensatz zu dem 1926 neu gegründeten Bau- und Betriebsunternehmen) eine gemeinschaftliche Schurfgesellschaft gegründet, an der außer den Ingenieuren

Stern und Neumann auch noch die Söhne Hafferls, Dr. Anton und Direktor Franz Hafferl beteiligt waren. Die aber bereits 1923 und 1924 gemachten Feststellungen von Schwierigkeiten bei einem dort aufzunehmenden Kohlebergbaubetrieb, veranlassten die Erben Hafferls zwar bald, die 125 Freischürfe Käufern um 700.000 S anzubieten. Die Rechte erwiesen sich hingegen 1926, nach einem einzigen, nicht angenommenen Anbot der Wolfsegg-Trauntaler-Kohlenbergbaugesellschaft, als vorläufig unverkäuflich.

Ober-Ing. Neumann, der bisher mit allen Bergbauprojekten vertraute Fachmann, verlor nicht das Vertrauen auf eine Realisierung eines größeren Bergbaubetriebes und war daher bei allen weiteren Bemühungen um diese Sache federführend.

Er nahm noch einmal 1927 den Kontakt mit dem damals berühmten Geologen und Entdecker des neuen Vorkommens, Dr. Gustav Götzinger (1880-1975), auf

und begann unter nicht leichten Verhältnissen, z.T. gegen den Widerstand der Erben Hafferls, die keine Investitionen leisten wollten und deren Anteil daran durch Bevorschussung der Kosten von den Ingenieuren Neumann und Stern übernommen worden ist, mit aufwendigen Tiefbohrungen. Die Arbeiter dazu kamen von der Baufirma oder wurden von den Bahnbetrieben geliehen. Ing. Neumann selbst leitete das Unternehmen. Vom Frühling bis Spätsommer 1929 und noch einmal vom Frühjahr bis Herbst 1930 wurden

(fündige) Bohrungen niedergebracht und daraus Grundlagen erstellt, welche die Bedeutung dieser Braunkohlevorkommen bewiesen haben.

Ab 1930 bemühte sich Ing. Neumann intensiv um eine Förderung und pflegte weitere Kontakte mit verschiedenen Firmen zwecks Zusammenstellung eines möglichen Bergbau- Maschinenparks. Oberinspektor Ing. Josef Koestler, der schon als Konsulent der „WTK“ und auch für Stern & Hafferl seit 1918 tätig war, verfasste über die Wertigkeit der Kohlevorkommen und ihre mögliche Ergiebigkeit im Juni 1931 ein längeres Gutachten. Die Verwirklichung des danach 1932 ausgearbeiteten Konzeptes für einen Bergbaubetrieb konnte durch Desinteresse des Landes Oberösterreich (wie schon 1923) bzw. finanzielle Unmöglichkeiten (Banken) nicht erreicht werden. Nicht unwesentlich dabei waren aber ebenfalls z.T. technologisch unbewältigte Probleme der Förderung (100 m Tiefe) bzw. deren zu hohen Kosten. Noch einmal, 1933, beteiligte sich Stern & Hafferl mit diesem Vorhaben bei einem internationalen Preisausschreiben für Arbeitsbeschaffung der Völkerbundliga, aus dem gleichfalls nichts wurde.

Auch Ing. Karl Stern hatte schon 1927 einen Briefverkehr zwecks Verflüssigung von Kohle in Öl und Benzin geführt, um das öffentliche Interesse zu bemühen, hier Kohle zu gewinnen. In der gleichen Angelegenheit stellte er 1933 eine Verbindung mit den bekannten Leunawerken in Deutschland her (die dann im Krieg wie wir wissen eine Erfindung dazu angewandt und Benzin erzeugt haben).

Jedenfalls musste der ganze, sehr zukunftssträchtige Plan 1934 auf „die lange Bank geschoben“ werden; seine Durchführbarkeit und Genialität erwies sich aber nach 1945. Er hat dann mit Gründung und Arbeitstätigkeiten der „SAKOG“ für Oberösterreich, Salzburg und die Firma Stern & Hafferl eine unwahrscheinliche Bedeutung erlangt.

### ***Die Bauxitvorkommen in der Unterlaussa***

Die Vorgeschichte ist bekannt. Dem Verlust von Bauxitfreischürfungen in Dalmatien wurde schon 1918 vorgebaut, indem man Schurfrechte auf andere Bauxitlager in Oberösterreich, in der Unterlaussa, bereits 1919 nach eingehenden Untersuchungen erworben hat. 1923 stand mit erfolgter Verleihung von fünf Grubenfeldern („Am Präfingkogel“ und „Am Blahberger Hochkogel“) eine Bergwerkseröffnung kurz bevor.

Bei der Freifahrungsverhandlung hatte Stern & Hafferl folgende Bauxitanalyse vorgelegt: „Tonerde ( $Al_2O_3$ ) 47,0 %...“; „...das Erz...ist daher seiner Zusammensetzung nach eher als Aluminiumerz (und nicht Eisenerz)... anzusprechen. Tatsächlich entspricht sein Tonerdegehalt europäischen Aluminiumerzen mittlerer Güte.“

Gleichzeitig war auch die Fa. Reithoffer, Steyr, mit der Stern & Hafferl seit 1910 in geschäftlicher Verbindung stand, als Verleihungswerber in der Laussa aufgetreten; man stützte sich dabei auf ein angeblich über 100.000 Tonnen mächtiges Bauxitlager (50-64 % Tonerde) im Blahberger Hochkogel.

Unerwarteterweise nahm nun weder Stern & Hafferl noch Reithoffer die Bauxitförderung auf. Während Reithoffer aber wenigstens einen Bevollmächtigten im Sinne des Berggesetzes, nämlich den beiden Firmen verbundenen, besten Kenner und Bergbaufachmann, Ing. Josef Koestler, benannt hat, kam Stern & Hafferl dieser Verpflichtung nicht nach – wohl deshalb, meint der Enkel Koestlers, weil die Steeger Tonerdefabrik wegen Energiemangels damals selten produzierte und der Bergbau Unterlaussa mit 90,2 ha verliehener Feldfläche somit nur wenig Interesse fand. Vielleicht, so Hans Jörg Koestler, erwies sich auch die Bauxitqualität als unbefriedigend, so dass sich der Import von Tonerde doch als günstiger herausgestellt hat.

Nach der Mitte der Zwanzigerjahre wollte sich Stern & Hafferl, wohl wie im Falle der Salzachkohlelager durch die Firmenneuorganisation, von dieser Bergbau- Berechtigung samt Freischürfen trennen, obwohl die Hütte Steeg wieder mehr an Rohaluminium erschmolz (z.B. 1926: 900 t, 1928: 1.100 t, 1932: 900 t). Man ließ erneut eine ausführliche Beschreibung der Lagerstätten sowie der Ober- und Untertaganlagen verfassen, die noch heute bei der Berghauptmannschaft Salzburg aufliegt. Dem gemäß beliefen sich u.a. die Bauxitvorräte auf zirka 40 Millionen Tonnen im Gebiet Präfingkogel-Hochkogel und etwa zwei Millionen Tonnen am Sandl. Dazu werden Steinkohlenvorräte im Ausmaß von über einer Million Tonnen genannt.

An Obertaganlagen umfassten die Bergbaue von Stern & Hafferl (wie Reithoffer) ein Kraftwerk, zwei Seilbahnstrecken samt Verladestellen und einige Schmalspurbahnen, d.w. Schleppbahnen. Als günstigste Bahnstation für den Erzabtransport zur Tonerde- und (oder) Aluminiumfabrik(en) wird, wie schon Hugo Neumann 1918 festgestellt hatte, und auch dann durchgeführt worden ist, Weißenbach-St. Gallen empfohlen, weil von dort aus gute Verkehrsverbindungen zur Donau und weiter auf den Balkan bzw. an die Nordsee „über den im Ausbau begriffenen Rhein-Main-Donau-Kanal“ (erst 1992 fertiggestellt!) bestehen würden.

Beachtung sollte auch folgender Abschnitt in der Beschreibung verdienen: „An dem Ennsknie gleich oberhalb der Station Weißenbach wird ein großes Kraftwerk (Kastenreith).... ausgebaut werden. Es bietet sich also hier die herrlichste Gelegenheit zur Errichtung einer (neuen) Aluminiumhütte und (einer) Schmelzzementfabrik. Es entfällt der kostspielige Transport der



Der Bergbau-Zonenbereich in Laussa

Tonerde. Die Konkurrenz der deutschen Aluminiumwerke wird infolge der billigeren Arbeitslöhne in Österreich gegenüber Deutschland nicht zu befürchten sein. Der Fall, dass Erz, Kohle und (Wasser-)Kraft so nahe beisammen liegen, wird bei der Aluminiumverhüttung wohl selten vorkommen. Darum erscheint es eigentlich als selbstverständlich, den Bau einer Aluminiumhütte und (einer) Schmelzzementfabrik in Weißenbach ins Auge zu fassen.“

Diese Idee hatte Dr. Ing. Stern bereits 1920 mit Hugo Neumann diskutiert, als man verschiedenste Wasserkraftwerke in Oberösterreich projektierte. Josef Stern plante schon 1908 im Auftrag der Staatsbahnen ein Wasserkraftwerk in der Nähe von Unterlaussa, das ihn damals zusammen mit dem Bauxitvorkommen, das Neumann 1918/19 bei der ersten Schürfperiode mitbetret hatte, auf diesen Einfall brachte. 1927 wurde daraus erst das Kraftwerks- Projekt Kastenreith, welches hier angesprochen wird.

Offenbar im Hinblick auf eine durchaus mögliche Aluminiumerzeugung in oder bei Weißenbach führte Stern & Hafferl in den „Bauxitrevieren Präfingkogel-Sonnberg“ neue Untersuchungen von Erzausbissen und bergmännische Aufschließungen durch, wofür im Juni 1929 die

Freifahrung beantragt wurde. Die Freifahrensverhandlung fand am 18. September 1929 statt und erbrachte den Nachweis der Abbauwürdigkeit aller Bauxitaufschlüsse. Daher verlieh das Revierbergamt Wels die Grubenfelder „F“ und „G“ unter der Bezeichnung „Bauxitbergbau am Präfingkogel“, das Grubenfeld „H“ „In der Schwarzklaus“ und das Grubenfeld „K“

„Am Sonnberg“; alle Verleihungsurkunden sind mit 2. Jänner 1930 datiert.

Der Stern & Hafferlsche Bauxitbergbau, der sich auf jetzt insgesamt 162,4 ha (1.624.000 qm) verliehene Feldesfläche erstreckte, ging aber schon 1930 an die „Österreichische Kraftwerke A.G.“ über - als Folge des Fusionsvertrages der EW Stern & Hafferl AG mit der OWEAG bzw. besonderer Abmachungen (Die OWEAG hatte Kastenreith geplant!). Der Bergbau blieb aber weiterhin gefristet, d.h. außer Betrieb; als sein Bevollmächtigter fungierte Ing. Karl Stern, Vizepräsident der ÖKA und bis 1925 Direktor und danach technischer Oberleiter der Aluminiumfabrik Steeg.

Erst im Oktober/November 1937 kam noch einmal Arbeit auf Stern & Hafferl zu, als man hier wieder Planungen fürs Schürfen, Straßen und eine Seilbahn übernommen hat. Mit dem Anschluss ans Reich änderten sich die Voraussetzungen auch für den Bauxitbergbau Unterlaussa der ÖKA, die schon am 19. April 1938 Schürftätigkeiten am Präfingkogel aufnahm und am 28. Mai das Reithoffersche Grubenfeld „Wilhelm“ erwarb. Ein im August desselben Jahres erstelltes Gutachten von Dr. Helmuth Zapfe stellte die Rentabilität eines Abbaues zwar in Frage (nur im Rahmen der nationalistischen Vierjahrespläne für Wirtschaft- und Rüstung, mit dem



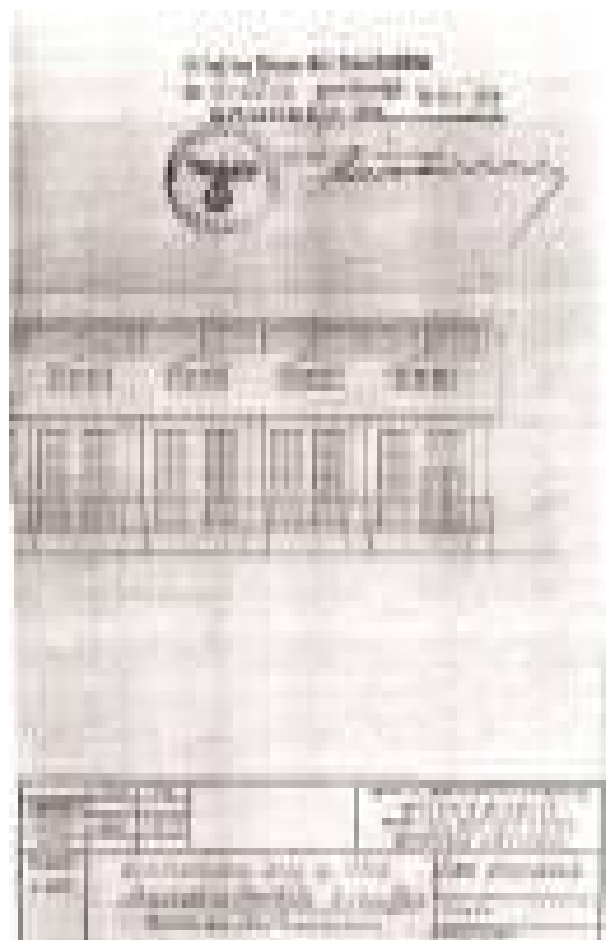
Ziele weitest gehender Autarkie bzw. kriegswirtschaftlicher Zwecke oder im Falle von Einfuhrverboten von Bauxit). Aber die ÖKA hatte bereits im April mit Aufschließungen begonnen, wozu die Baufirma Stern & Hafferl kurzfristig bis 3. Dezember mit zehn Mann Personal beauftragt worden ist. Stern & Hafferl war auch gleichzeitig mit Umbauten beim Aluminiumwerk in Steeg beschäftigt. Diese Aufträge waren weniger für das Privatunternehmen Stern & Hafferl gedacht, als aus betriebswirtschaftlichen Gründen erfolgt. Zudem hatte die Firma kurz eine kommissarische Leitung (Wiebecke).

Die Errichtung eines Aluminiumwerkes in Ranshofen bei Braunau, von den Vereinigten Aluminiumwerken AG (Berlin) geplant, begann im März 1940 und bereits im November lief die Produktion vorerst im bescheidenen Umfang an. Die VAW AG wollte neben aus Bayern bezogenem Bauxit ebenfalls solches aus der Unterlauscha verarbeiten, weshalb sie auf eigene Kosten weitere Schürfunge im Bergbaugesbiet der ÖKA im Mai 1939 aufgenommen hat. Diese dauerten bis Dezember 1939 und begannen wieder im Frühjahr 1940; man beschäftigte etwa 120 Mann, darunter 100 „fremdvölkische“ Polen. Die aussichtsreichen Aufschließungsarbeiten veranlassen die VAW AG sowohl den Steinkohlen- als auch den Bauxitbergbau, samt allen Grubenfeldern, mit Vertrag vom 15. Dezember 1941 von den Kraftwerken Oberdonau AG (ehemals ÖKA) zu übernehmen. Vorarbeiten und Bergbaubetrieb dauerten dann bis Mai 1945. Der Belegschaftsstand hat im April 1945 955 Mann erreicht, wovon 430 in der Grube und der Rest obertag eingesetzt waren. Die VAW Braunau wurden 1946 verstaatlicht und der Bergbau von 1948 bis 1964 weitergeführt, zeitweise gab es über 80 (1951-1960), zuletzt bloß 27 Beschäftigte.

Das Unternehmen Stern & Hafferl hatte also für einige Zeit die Voraussetzungen für einen bedeutenden Kohle- und Erzbergbau in Oberösterreich geschaffen, der heute Geschichte ist. Nur eine Gedenktafel erinnert an diese Vorgänge und Taten eines Josef Stern und Hugo Neumann wie ihrer Firma - einem für Zukunftsideen damals wie heute führenden Paradeunternehmen Oberösterreichs.



Aluwerk 1938



Ausbauplan Steeg 1938

## Auf der Suche nach neuen Wegen in der Bahnbetriebsabteilung:

### *Der Einsatz von Stern & Hafferl ums Überleben und den Erhalt von Bahnen*



Briefkopf Betriebsdirektion des Bau- und Betriebsunternehmung, 1938

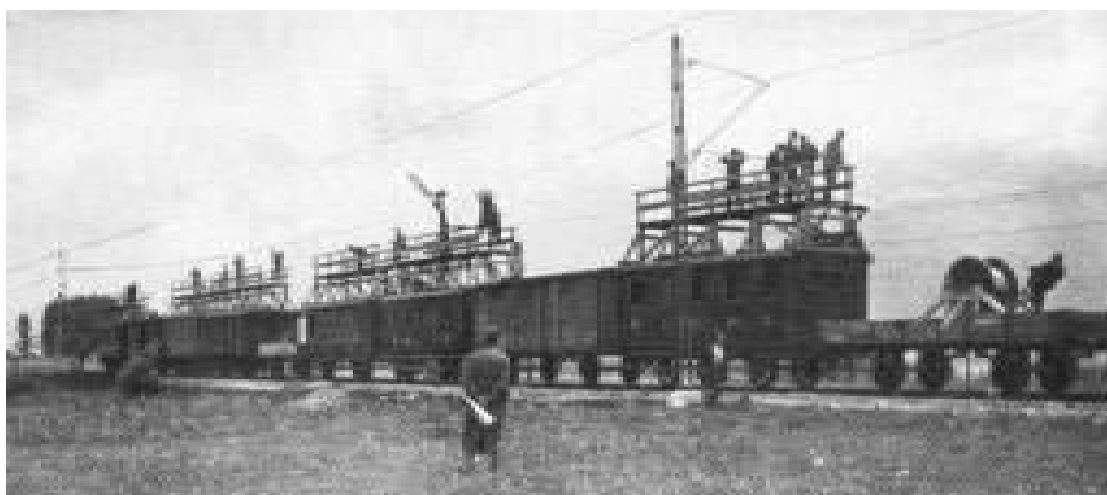
Die Zeit zahlreicher und auch gebauter Bahnplanungen war Mitte der Zwanzigerjahre schon lange vorbei; man hatte vorhandene Projekte, die es weiter anzubieten galt, kümmerte sich als Spezialfirma besonders um Elektrifizierungsvorhaben und wusste, dass es jetzt darum ging, den Betrieb von Bahnen zu führen, andere Bahnen dazu zu übernehmen und die Substanz an sich auf sparsamste Weise zu erhalten. Einzig die Errichtung von Industriegeleisen bei schon bestehenden Bahnen hatte Aussicht auf erfolgreiche Verwirklichung.

Diese Erkenntnis der Betriebsabteilung führte dazu, andere Firmenvorgangsweisen anzuwenden, um den veränderten Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen. Welche Probleme es gab, war ersichtlich. An erster Stelle stand gewiss das in der jungen Republik augenscheinlichste Problem der Gesamtwirtschaftskrise sowie damit eng verknüpft die ungenügende Kapitaldecke

für jedwede größere Investition, ja sogar der Mangel an Fahrgeld im Personenverkehr. Damit waren alle Bevölkerungskreise, Auftraggeber und natürlich Stern & Hafferl jeden Tag konfrontiert. Außerdem hatte anfangs der Zwanzigerjahre der Linienbusverkehr und die Transporte per LKW vehement eingesetzt – man würde es heute kaum für möglich halten.

Der echte Wille, damals Bahnen zu planen und zu errichten, bestand nur bei gewissen „Lobbies“, den alten Komitees und neuen Interessengruppen, einer Mischung aus Politik und Wirtschaft treibenden Personen. Dagegen standen der Staat, das Land Oberösterreich und auch die Banken, welche ihre z.T. bescheidenen Mittel besser im Ausbau bzw. in der Beteiligung an Busunternehmen (Bundesbahn: „KÖB“, Post, „Oberkraft“ als landeseigener Betrieb) oder Speditionsfirmen einzusetzen bestrebt waren. Eine Förderung und Finanzierung von neuen, vielleicht defizitären Bahnen war kaum beabsichtigt; eher herrschte die Meinung unrentable Bahnen aufzugeben und durch den „Motorverkehr“ zu ersetzen.

So wurde es Unternehmenspolitik sowohl mit den öffentlichen als privaten Bahnbetreibern zwar weiterhin engen Kontakt zu pflegen, noch lukrative Alt- wie Neuprojekte zu verkaufen oder für die Elektrifizierung von Bahnen anstelle einer beginnenden „Verdieselung“ oder gar Einstellung zu werben, aber ebenso Förderungen für alle Bahnen anzustreben, um Verständnis zu kämpfen und Gutachten abzugeben, die Bahnen zu erhalten, ihre wirtschaftliche Lage zu verbessern und nicht stillzulegen. Selbst beim „Motorverkehr“ groß einzusteigen, eine Frage die sich aufdrängt, daran glaubte man als alte Bahn-Bau-Firma nicht. Es fehlten sicherlich die



Die Elektrifizierung der Strecke Attnang-Stainach, 1924

Mittel und es schien undenkbar, sich selbst Konkurrenz zu machen.



Die erste E-Lok auf der Strecke Attnang-Gmunden, 1924

Ing. Karl Stern als Chef der Betriebsabteilung bemühte sich (er ist auch in die Kammer- und Kommunalpolitik eingetreten) um sinnvolle Projekte, ganz besonders den Einsatz von Elektrizität (oft bei vormals von der Firma errichteten Bahnen), oder die Erweiterung von Bahnstrecken und Industrieeisenanlagen, welche das Ingenieurbüro dann unter Führung von Ing. Hugo Neumann ausgearbeitet hat.

Stern und Neumann zusammen stellten eine Werbestrategie auf und gingen an die Öffentlichkeit, wenn es darum zu tun war, gute Planungen zu realisieren, die Schließung von Bahnen zu verhindern und die Unterstützung für den Bahnbereich im allgemeinen einzufordern. Es haben sich dafür im Stern & Hafferlschen Archiv zahlreiche Materialien erhalten. Sie bestehen aus Zeitungsannoncen und Zeitungsartikeln, Berichten, Gutachten, Werbeblättern sowie Aufrufen über die Lage der Bahnen oder z.B. „konstruktiven Vorschlägen“ und „Ansuchen“ beim Land sowie den dafür zuständigen Bundesministerien.

So bewarb man seit Ende der Zwanzigerjahre den privaten, weil sparsamen Betrieb von elektrischen Bahnen durch Stern & Hafferl, ließ über die denkbare Stilllegung von Bahnen Artikel in Zeitungen erscheinen, fuhr mit neuen Verkehrskonzepten zu den damit befassten Stellen oder stellte dort Anträge und lieferte Vorschläge, versandte Rentabilitätsbeweise zwecks Elektrifizierung an die Bahngesellschaften und verteilte schließlich in der Not Flugblätter unter den eigenen Mitarbeitern zwecks Bekämpfung der Motorverkehrskonkurrenz im Land.

Im November 1931 verfasste Baumeister Vodepp vom Ingenieurbüro einen geharnischten Grundsatzartikel unter dem Titel „Stilllegung von Lokalbahnen?“, der vielerorts veröffentlicht worden ist. Darin wird auf die Bevorzugung der Bundesbahnen (nichts Neues) infolge „Sofortprogrammes“ anlässlich einer Verkehrskonferenz in Wien verwiesen und zugleich die dort empfohlene Stilllegung „notleidender Lokalbahnen“ und deren „Ersatz durch Autolinien“ als einschneidende Maßnahme scharf kritisiert.

Es ist die Rede von örtlichen Interessenten, die zum Bahnbau ehemals „namhafte finanzielle Opfer“ gebracht haben und heute ausgebootet werden. Es wird speziell der Unterschied in der Auslegung von Wirtschaftlichkeit zwischen den von Privatunternehmungen betriebenen und den von den Bundesbahnen geführten Privatbahnen herausgearbeitet. Dass es in dieser Zeit nur geringe Gewinne, hingegen auch maßvolle Defizite geben kann, wird vorausgesetzt. Während es aber in der Privatkategorie (25 Bahnen) logisch ist, durch sparsames Wirtschaften und Einfühlungsvermögen von Unternehmen und Personal Abgänge tunlichst zu vermeiden und sogar Gewinne zu ermöglichen, kann dies von der Bundesbahnkategorie (26 Bahnen) gar nicht behauptet werden. Der Abgang aller Bahnen entspricht dort der zehnfachen Summe eines gewissen Gewinnes (so war es 1927) der gesamten anderen Bahnen. Durch die notwendigen Bundeszuschüsse bei den Bundesbahnen würde das Volksvermögen jedes Staatsbürgers nicht geschont und das dortige Personal könne kein Verständnis für Rentabilität aufbringen, weil „der Staat zahlt ja alles!“



Das Netz der von Stern & Hafferl bis 1925 im Bereich Oberösterreich/ Salzburg errichteten Lokalbahnen sowie die von den E-Works ab 1924 betriebene Strecke Attnang-Stainbach.

Durch das „Lokalbahn-Einlösungsgesetz“ aus 1928, so Ing. Vodepp, sind viele Privatbahnen mit Beginn 1930 zwar vom Staat übernommen worden, aber das Defizit sei geblieben. Deshalb jetzt die Tendenz und einfachste Lösung, diese Bahnen einzustellen und vielleicht durch Busse und LKW zu ersetzen. Gerade der Güterverkehr ist aber nicht so leicht zu ersetzen und andere Fragen wie Autopark- Investition, Straßenneubauten und Probleme im Winter würden keinesfalls weniger Geld kosten als die Lösung der finanziellen Schwierigkeiten bei den Lokalbahnen.

Es wird ein Weg zur Sanierung aufgezeigt: Bekanntlich seien ja elektrische Bahnen rentabler als solche mit Dampf betriebene. Daher wären nur die bisher ohne zeitliches Limit ausgegebenen Bundeszuschüsse (für die Staatsbahnen infolge ihrer Abgänge) für eine „begrenzte Anzahl“ von Jahren notwendig, um damit die Kosten der Bahnelektrifizierung zu finanzieren und eine allgemeine Bahnwirtschaftlichkeit zu erreichen. Dann berichtet Vodepp vom ersten, gerade von Stern & Hafferl durchgeführten Projekt, der jetzt im Privatbetrieb befindlichen Lokalbahn Lambach-Vorchdorf, wo mit der Elektrifizierung die Erhaltung und der Betrieb der Bahn, ein verbesserter Verkehr, eine Arbeit für Arbeitslose und stillstehende Maschinen sowie der Einsatz von heimischem Strom anstelle ausländischer Kohle ermöglicht werden wird.

Unter der Überschrift „Wirtschaftlicher Aufbau in Österreich: durch Elektrifizierung der Lokalbahnen, durch Abbau der Dampfbetriebskosten“ appellierte Stern & Hafferl 1933 (am Beispiel der elektrifizierten Lambacher Bahnen) an die Vernunft der mit diesem Werbeblatt bedachten Bahngesellschaften, um damit „Arbeitsbeschaffung, Entfall der Kohleneinfuhr, Absatz heimischen Stromes, Fremdenverkehrsförderung“ zu erzielen, aber an vorderster Stelle durch höhere Einnahmen als Kosten keine Defizite mehr zu haben.

Der Bundesminister für Finanzen erhielt von Ing. Karl Stern wie im Namen von 13 weiteren Bahngesellschaften im März 1934 (leider ein ungünstiger Zeitpunkt) ein 14 Seiten langes Schreiben, dem Untersuchungen vom Bahnfachmann der Betriebsabteilung Franz Eder zugrunde lagen. Darin wird die legistische Unzeitgemäßheit des ganzen und vornehmlich des privaten Eisenbahnbetriebes festgehalten und steuerliche Befreiung anstelle von Subvention erbeten. Befreiung von jener Körperschaftssteuer, die von den Bundesbahnen nicht verlangt würde.

**Wirtschaftlicher Aufbau in Österreich**  
*durch Elektrifizierung der Lokalbahnen,  
 durch Abbau der Dampfbetriebskosten.*

Statt einer Wunde ein Heil!

Bisherige Lage im Dampftrieb	Defizit	Wartungsaufgaben	Wartungsaufgaben (einstufiger Betrieb)
	Einfluss des Dampftriebs	Leistungen im elektrischen Betrieb	

Dampftrieb..... ein wirtschaftlicher Betrieb

Erst eine Überprüfungs- und Prüfungs-Commission hat die Vorteile der Elektrifizierung unserer Lokalbahn im Vergleich mit dem Dampftrieb festgestellt.

Die Elektrifizierung der Lokalbahn ist ein wichtiger Schritt zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit in Österreich, welche die wirtschaftliche Entwicklung des Landes fördern und die Arbeitsbeschaffung erleichtern wird.

Die Elektrifizierung der Lokalbahn ist ein wichtiger Schritt zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit in Österreich, welche die wirtschaftliche Entwicklung des Landes fördern und die Arbeitsbeschaffung erleichtern wird.

Nach dieser Überprüfungs- und Prüfungs-Commission hat die Vorteile der Elektrifizierung unserer Lokalbahn im Vergleich mit dem Dampftrieb festgestellt.

Die Elektrifizierung der Lokalbahn ist ein wichtiger Schritt zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit in Österreich, welche die wirtschaftliche Entwicklung des Landes fördern und die Arbeitsbeschaffung erleichtern wird.

Schematische Darstellung der Einsparung von elektrischen Bahnen im Vergleich zu solchen mit Dampftrieb, 1934

Die Argumentation war gut. Früher waren Bahnen als Erwerbsgesellschaften (AG) errichtet und vor dem Krieg schon 1910 subventioniert worden, heute (1934) ergeben sich keine Gewinne mehr und müssen die Bahnen ihr Kapital angreifen bzw. den Abgang aus eigenem decken. Im Gegensatz zu anderen Erwerbsgesellschaften, die sich verkleinern oder zusperren, ist bei Bahnen keine Einschränkung oder Stilllegung denkbar, weil Betriebspflicht herrscht. Früher hat jede Bahn ein Verkehrsmonopol besessen, das jetzt gebrochen ist, da Busse und LKW auch dort verkehren, wo eine Bahn betrieben wird. Viele Pflichten und Belastungen, aber keine irgendwie feststellbare Entlastung, die heute absolut notwendig sei. Am Ende der weiteren Ausführungen zu diesem Thema wird Lokalbahn und Autounternehmen in ihrer unterschiedlichen steuerlichen wie abgabenmäßigen Hinsicht verglichen, wobei ebenfalls eine starke Belastung der Bahnen und eine viel geringere oder keine beim Autoverkehr zu erkennen ist.

Jedenfalls hatte man einige Zeit später etwas erreicht: die Mindeststeuer wurde zwar nicht erlassen, aber die betreffende Steuer beträchtlich herabgesetzt.



Werbe-Schaufenster von Stern & Hafferl in Linz, 1935

Im „Aufruf“ an alle „Bediensteten unserer Verkehrsunternehmungen“ mit der Bezeichnung „Bekämpfung der Kraftwagenkonkurrenz“ vom August 1936 wurde nicht zum ersten Mal Stellung bezogen, den unbefugten „wilden“ Güter- und Personenverkehr durch „energische Bekämpfung“ daran zu hindern, um „unsere (Bahn-) Betriebe zu erhalten“. Alle Mitarbeiter(innen) wurden aufgefordert für den Bahnbetrieb „im und außer Dienst“ für den Bahnbetrieb zu werben sowie ungesetzliche Transportvorgänge, so sie in Kenntnis derselben wären, zu melden. „Wir richten daher neuerdings an alle Bediensteten den dringenden Appell in und außer Dienst ihr erhöhtes Augenmerk der Kraftwagenkonkurrenz zuzuwenden (und im Falle der Unbefugtheit davon) Meldungen (zu erstatten) ...“

Angehängt war ein Auszug aus den gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen hinsichtlich der Beförderung von Personen und Gütern mit Kraftwagen. Betroffen waren ungesetzliche Gesellschaftsfahrten, periodische Personentransporte (auch auf nicht vorgegebenen Strecken) sowie die unberechtigte Durchführung der gewerblichen Beförderung von Gütern, die Einhaltung bestimmter Mindestfrachtsätze bei der Güterbeförderung und Nichtgestattung von Personenbeförderung auf LKW's.

Das klingt vielleicht heute alles etwas eigenartig, gehörte aber zum Zeitgeist. Dazu muss festgehalten werden, dass Stern & Hafferl bzw. seine Gesellschafter(innen) gerade die alljährlichen beträchtlichen Bahnbetriebsabgänge aus eigener Tasche bezahlt und damit Hunderte Arbeitsplätze über Jahre erhalten haben, während andere Betriebe zu-sperrten, in Konkurs gegangen sind und die öffentliche Hand selbst in keinem Fall für eine Unterstützung dieser Verluste auf öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln eingetreten ist.

Inzwischen musste aber natürlich der Bahnbetrieb trotz aller Probleme und Irritationen von außen weiterlaufen. Mit Vorsicht und dem richtigen Verständnis überstand Stern & Hafferl auch diese harte Übergangsphase in seiner Entwicklung wieder.



Eines der in den 30er Jahren vorgenommenen Elektrifizierungsprojekte im Bereich des Bahnhofes Lambach.

# Das Bahnbetriebsunternehmen 1926 - 1945

Es war bereits im strukturellen Teil die Rede von der neuen Konstruktion einer speziellen Betriebsabteilung von Stern & Hafferl, die dem Namen nach schon in die Zeit vor 1914 zurückreicht. Sie konnte wirksamer, weil gezielt ausgerichtet und mit Fachleuten sowie Fachpersonal versehen, Bahnen führen und beim Betrieb sowie der Substanzerhaltung und Pflege der Bahnbetriebsmittel auch neue Wege gehen. War schon der Bau und die Erstausrüstung von Privatbahnen von Sparsamkeit geprägt, war man jetzt gefordert, den Fuhrpark oder die Gleichrichteranlagen aus der Frühzeit genauso sparsam zu verbessern oder durch bereits gebrauchtes, aber in Eigenregie (Ausbau der betrieblichen Werkstätten) abgeändertes Material zu ersetzen. Eine Strategie, die bis heute angewandt wird.

## Die Lokalbahnen am Attersee

### *Von Unterach nach See und zurück*

Die kleinste, wenn auch nicht an Länge, sondern an Verkehrsaufkommen gemessene Bahn, für die Stern & Hafferl ab 1926 den Betrieb übernommen hatte, musste zwangsläufig in Krisenjahren schwere Zeiten erleben.

Die im Ersten Weltkrieg überdurchschnittlich starke Beanspruchung hatte dieser Bahn (und trotz oft nur von Ende Mai bis anfangs September erfolgten Betriebes) schwer zugesetzt; desgleichen die sich bis 1921 verdreifachenden Frequenzzahlen. Erst nach Beendigung der Inflation konnte man es sich leisten, wieder Investitionen vorzunehmen. Sie betrafen 1925 die Auswechslung der Fahrleitung vom kriegsbedingten Eisen auf Kupfer (als letzte aller Stern & Hafferl-Bahnen) und 1934 die Modernisierung der Schalt- und Trafostation Unterach, während sich der Umformer in seiner robusten Ausführung tadellos bis zur Einstellung der Bahn bewährt hat. Infolge Ausbaumaßnahmen der ÖKA, Nachfolgersellschaft der EW Stern & Hafferl seit 1929, ist auch die Kraftstation verändert worden. Der alte Trafoturm wurde abgetragen und die neuen Einrichtungen dort eingebaut, wofür man schon 1907 mit einem zweiten Umformer- Raum Sorge getragen hatte.

Die ganze Anlage wurde schon 1910 von einem Ehepaar und zwei bis drei Schaffnern, die auch im Strombereich Tätigkeiten ausübten, geführt. Die Schaffner waren zugleich Triebwagenführer und alle bildeten zusammen in dieser Zeit eine enge Gemeinschaft. Gerade durch die Nebentätigkeiten (z.B. Zählerablesen, Schottergewin-

nung für das Bauunternehmen, im Winter Schaffnerdienste bei der Gmundner Straßenbahn) blieb das Personal (wie es für die Stern & Hafferl-Betriebe in der Krisenzeit typisch war) dauernd beschäftigt. Die Instandhaltung erfolgte von der Bahnmeisterei der LB Vöcklamarkt-Attersee aus und ist jeweils anfangs des Betriebsjahres im Frühling wahrgenommen worden. Aus Sparsamkeit konnten nur die dringendsten Arbeiten durchgeführt werden. Besondere Schwierigkeiten bereiteten später die noch nicht imprägnierten hölzernen Fahrleitungsmaste, welche zusehends vermorschten. 1944 hatte daher eine ganze Reihe ersetzt zu werden.



Die Lokalbahn See-Unterach erreicht den Attersee und die Schiffsanlegestelle, 1922

Diese Zeit brachte jedes Jahr neue Probleme und drängte zum Improvisieren. Dazu gehörten ein Montage- und ein Turmwagen, die aus diesem Zweck zuletzt 1926 verändert worden sind wie der einzige Güterwagen – vordem z.T. in anderer Verwendung. Da in den wenigen Sommermonaten bloß ein bescheidener Betrieb abgewickelt wurde, blieben die beiden Motortriebwagen gut erhalten. Daher verließ 1943 der zweite Triebwagen Unterach, um in Gmunden auf der dortigen Straßenbahn für den gesteigerten Verkehr und die Lazarettzüge eingesetzt zu werden. Im Austausch kam von dort ein alter Motorwagen als Reservefahrzeug hierher, der - obwohl 1928 umgebaut - schon länger abgestellt war. Auch die offenen Sommerbeiwagen sind 1941 dem Alltagsverkehr angepasst und vermehrt verwendet worden.

Die Mitte der zwanziger Jahre stark rückläufige Personenbeförderung (der Güterverkehr ist in den dreißiger Jahren abgekommen) wirkte sich auf die Gesellschaft aus, die 1929 den „Norweger-Pavillon“ in See verkaufte. Für das Geld erwarb man neue Schwellen, Maste und Schotter für den Unterbau. Käufer war ein naher Gastwirt, welcher daraus ein kleines Strandbad mit Cafe machte. Es musste 1935 infolge der Tausendmarksperr (Auslassen deutscher Touristen) zugesperrt werden und 1939 ist der ganze einstige Traumbau von Robert Baum und Baumeister Albeseder abgebrochen worden.

Von 20.000 jährlichen Fahrgästen 1925 ging ihre Zahl auf 11.000 (1930) und 3.500 (1934) zurück, um dann bis 1938 wieder auf über 6.000 anzuwachsen. Man unternahm dagegen viel, so gab man 1926 eine kombinierte Fahrkarte Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee/Atterseeschiffahrt und Lokalbahn Unterach-See/Mondseeschiffahrt aus oder es wurden die Tarife ab 1929 dreimal gesenkt (um etwa 34 %).

Den Verkehr zu beleben gelang nur teilweise, vor allem aber fügten drei im Jahr 1929 neu eingerichtete Autobuslinien der Bahn Schaden zu. Trotzdem reichten die Betriebsergebnisse aus, um 1927 und 1928 noch je einen Motor- und Anhängerwagen auszubessern. Obwohl die Betriebskosten durch weitgehendste Drosselung des Aufwandes den Einnahmen anzupassen versucht worden war, hatte Stern & Hafferl 1932 die nichtgedeckten Kosten gemäß Betriebsvertrag erstmals selbst zu tragen. Dies bedeutete, einen Zuschussbetrieb zu erhalten. Ein Zustand, der infolge hoher Aufwendungen zur Erhaltung eines betriebssicheren Verkehrs kaum tragbar war und nur durch Gewinne der Firmengesellschafter aus anderen Geschäftsbereichen und Eigenvermögen-einbringung abgedeckt worden ist.

So kam es – auch als Folge der nach dem Anschluss spürbaren Straßenverkehrs-Euphorie – im August 1938 zur Antragstellung der Lokalbahngesellschaft, die Bahnkonzession im Austausch für eine Buslinienkonzession zurückzulegen. Das Umstellungsverfahren zog sich in die Länge und wurde im März 1940 abschlägig beantwortet, „weil nach Anordnungen des Reichsverkehrsministers... (Kriegsgründen)..Umstellungen von Straßenbahnen auf Omnibusbetrieb bis auf weiteres unzulässig sind.“ Denn inzwischen hatte derselbe Minister einen Erlass festgelegt, wonach die Lokalbahn 1938 und endgültig 1942 als „Straßenbahn Unterach-See AG“ zu betreiben war.



In Kriegszeiten eine Zugführerin und Schaffnerin auf der Straßenbahn Unterach-See, 1944

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Personalstellung trotz wachsender Verkehrsleistung (Verfünffachung!) immer schwieriger. Nach dem Tod des Betriebsleiters bediente seine Witwe den Umformer und ist 1944 eine Schaffnerin als Fahrerin eingesetzt worden; den Konduktordienst übernahmen junge Burschen und Mädchen im Rahmen des Arbeits- und Landdienstes. 1943 musste der Betrieb der „Elbus“ bzw. jetzt „Stusag“ bereits eine Woche nach planmäßiger Einstellung neuerlich aufgenommen werden, um die große Zahl von Flüchtlingen befördern zu können. Man berichtet, dass diese Leute von den Atterseeschiffen auf die Bahn umstiegen, ohne zu wissen, wohin sie fuhr. Wieder nach Unterach zurückgekehrt, hätten sie sich dann belustigt beschwert, dass man ihnen das Ziel nicht genannt oder gesagt hätte, wie kurz denn die Bahnfahrt sei und nirgendwo hinführte. Der alte Hilfstriebwagen aus Gmunden konnte doch nicht eingesetzt werden, obwohl er eine Heizung hatte, die dem der „Elbus“ mangelte. Daher blieb es auch 1944 vorerst mit Mitte November bei der Einstellung des Verkehrs im Winter.

## ***Über St. Georgen nach Attersee oder Vöcklamarkt***

Diese Lokalbahn bewährte sich gerade in den Jahren vor und während des Zweiten Weltkrieges außerordentlich. Der Personenverkehr lag, trotz der schlechten Jahre zwischen 1925 und 1937, in Ziffern ausgedrückt, fast immer über der 100.000er Fahrgästemarke; auch der Güterverkehr war durch die vielen Sägewerke weiterhin von Bedeutung. Nur die Brauerei in Attersee war aufgegeben worden und daher das Industriegeleise dorthin neben dem zum Landungssteg überflüssig.

Gerade österreichische Sommergäste kamen nach Attersee und sein Hinterland; spezieller Gast war der damalige österreichische Bundespräsident Wilhelm Miklas mit seiner großen Familie, der öfters von Ing. Karl Stern während seiner Dienstfahrten hierher als neuer Präsident der Lokalbahnsgesellschaft (seit 1925) besucht worden ist. Natürlich machte sich dadurch im Personenverkehr eine Saisonabhängigkeit bemerkbar, welche sich auch bald in der Anzahl der geführten Züge auswirkte. Während der Monate Mai bis September mit ihrem starken Bade- und Fremdenverkehr wurden in den dreißiger Jahren bis zu acht Zugpaare geführt, im Winter bloß zwei bis drei.

Der Güterverkehr begann in den zwanziger Jahren ab dem Bahnhof Attersee, weil der alte Übersetzkahn nach Weyregg 1927 unbrauchbar geworden war und keine Neuanschaffung vorgenommen wurde. Im Zweiten Weltkrieg erinnerte man sich aber dieser Möglichkeit des Trajektverkehrs und baute das alte Molegeleise 1940 aus, um einen solchen Verkehr mit einem Sägewerk am See aufzunehmen.

Dieses Sägewerk stellte ein Trajektschiff zur Überstellung von gleichzeitig zwei Güterwagen in Dienst, und versandte speziell wegen des zu dieser Zeit fast ganz zum Erliegen gekommenen Straßenverkehrs alle Ladungen über die Schiene. Die Güterwagen wurden von der Bahn an der Mole bereitgestellt, dann mit einer Motorwinde auf das Schiff gezogen und beim Sägewerk auf dem Schiff beladen. Übrigens konnten nun auch die Fahrzeuge der Lokalbahn Unterach-See mit diesem Trajekt zur Wartung auf dem Wasserweg nach Attersee verbracht werden, da die Bahn dort ein Inselbetrieb war und keinen Anschluss an das übrige Schienennetz besaß.

Betriebsführer war seit Jänner 1926 die Betriebsunternehmung Stern & Hafferl. Der Bahnmeister hatte seinen Sitz in St. Georgen, die Fahrdienstleitung befand sich in Attersee. Das Personal schwankte zwischen 20 und 30 Leuten, im Zweiten Weltkrieg war natürlich viel weibliches Personal darunter. Wie bei anderen Stern & Hafferl-Bahnen in dieser Zeit hat man die Mitarbeiter-schaft nie stark reduziert, sondern für andere Zwecke und an anderen Orten eingesetzt.



Der 1943 in Dienst gestellte „Pressburger Triebwagen“ auf der Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee

Um mehr Einsatzmöglichkeiten zu bieten, wurde 1930/31 der Gütertriebwagen Nr. 3 in einen Personenwagen umgebaut. 1939/40 ergab sich dann eine kostengünstige Gelegenheit zur Erweiterung des Fuhrparks. Von einer eingestellten Bahn (Ruhpolding-Reit im Winkl) konnten ein Personenbeiwagen und diverse Güterwagen (acht) übernommen werden, die in den Vereinigten Gesellschaftswerkstätten in Gmunden ausgebessert worden sind. Um den während der Kriegsjahre gestiegenen Personenverkehr zu verkraften, musste man sich einen neuen Triebwagen beschaffen. Es war dies natürlich kein echt neuer, sondern ein gebrauchter, normalspuriger Triebwagen des ungarischen Streckenteiles der berühmten Bahn Wien-Preßburg. Dieser wurde auf Meterspur umgebaut und ab 1942 als vierter Triebwagen in Betrieb gestellt.

Der Krieg wurde ohne direkte Schäden gut überstanden, aber die damals übermäßige Beanspruchung der Bahnanlage wie der Betriebsmittel musste noch länger auf eine Erneuerung, Überholung bzw. Austausch zuwarten.



## Die Vorchdorfer Bahn zum Traunsee

1926 wurde als dritte Bahn die Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf von der Gmundner Elektrizitätsgesellschaft als bisherigem Betriebsführenden übernommen. Der neue Vertrag sah eine Führung bis 1935 vor. Als Entschädigung standen der Firma 1,50 Schilling, bei Erforderniszügen 2,— Schilling pro Zugskilometer sowie ein 10prozentiger Anteil an eventuellen Überschüssen zu.

Der Anfang stand unter ungünstigen Vorzeichen, eine Erhöhung der Pachtgebühr von Seite der Bundesbahnen Österreichs für die Strecke zwischen Gmunden und Engelhof sowie eine Strompreisanhebung der EW Stern & Hafferl von 7,8 auf 10 Groschen / kWh und schlechte Betriebsergebnisse dieser Jahre auf dieser Bahn zwangen zu langen Verhandlungen. Wenigstens der Strompreis konnte sistiert werden.

Die Frequenzziffern der Nachkriegsjahre waren mit um 100.000 Personen 1925 weiter auf einem Stand von einem Drittel der Jahre 1918/19, nur der Güterverkehr konnte auf fast 5.000 Tonnen gesteigert werden. Er überstieg damit das Vorkriegs- und Kriegsniveau von 3.000 bis 4.000 Tonnen. Deshalb konnte ein kleiner Gewinn erzielt werden. 1926 erhielt ein Triebwagen eine Generalreparatur und aus einem Personenwagen wurde durch Umbau ein notwendiger Güterwagen. Ein Jahr später kamen ein weiterer Triebwagen und ein Güterwagen zur Durchsicht.

Von 1928 bis 1932 konnte der Gütertransport noch für kurze Zeit den Ausfall an Fahrgästen wettmachen, aber schon 1930 halbierten sich die Tonnagen. 1933 machten sie nur mehr ein Drittel von 1926 aus, während die beförderten Personen 73.000 betragen. Erstmals entstanden 1933 und 1934 Verluste in Höhe von jährlich über 5.000 Schilling. Die Verkehrsspitzen am Wochenmarkttag

zwangen allerdings fallweise wieder einen Personenwagen der Vöcklamarkter Bahn anzumieten, der nach einem Umbau 25 Personen aufnehmen konnte. Der anfängliche Neben-Zweck, die Bahn als Tourismusstrecke auszunutzen, hatte aber aufgehört, Bedeutung zu haben.

Die Geschäftsberichte aus 1935 und 1936 meldeten weitere Rückgänge im Personenaufkommen, „was in der Hauptsache auf die allgemein zu beobachtende Benützung des Fahrrades zurückzuführen sein“. 1937 war der Tiefpunkt in der Entwicklung erreicht, als mit 48.000 Personen und 1540 Tonnen Gütern das Auslangen gefunden werden musste. Schon 1936 hatte man deshalb die Betriebsführungsbedingungen auf Vergütung der Selbstkosten abgeändert sowie bis 1945 verlängert. Eine höhere Gewinnbeteiligung (50% der Überschüsse) wurde vom Ministerium abgelehnt.

1938 verlangten die Gemeinden Gschwandt und Kirchham einen Umbau der Strecke auf Normalspur, um die Land- und Forstwirtschaft zu fördern. Dieser kam nicht zustande, dafür erhielt man für die Bahnerhaltung erstmals größere Mittel. Die Personenfrequenz stieg 1939 um 90 Prozent, der Fuhrpark erfuhr langsam bis 1943 Hauptrevisionen. Weil das Bahnbetriebswerk Vorchdorf, die früheren Remisen der Vorchdorfer und der Lambacher Bahn ab 1942 durch eine Mittelhalle verbunden worden waren, konnten diese Durchsichten schon bald ganz hier vorgenommen werden. Der Triebwagen VM 1 kam 1943 wieder zum Einsatz und sollte lange Jahre das Paradestück der Lokalbahn sein.

1944 benützten 363.000 Personen die Bahn, 1.800 Tonnen Güter wurden befördert, 1945 sogar 463.000 Fahrgäste.



Bahnpersonal und Triebwagen in den 30er Jahren

## Die Lokalbahnen um Linz

### *Die Lokalbahn Linz-Eferding-Waizenkirchen oder (ab 1939) Linzer Lokalbahn*



Feierstunde anlässlich des „Silbernen Jubiläums“ der Lokalbahn Linz- Eferding- Waizenkirchen 1937 - vor dem Betriebsleitungsgelände in Eferding mit Personal und Vertretern des Verwaltungsrates, darunter Karl Stern (sitzend 3.) und Hugo Neumann (sitzend 6.).

Von allen in den Jahren 1926 bis 1945 vom Betriebsunternehmen Stern & Hafferl geführten Bahnen, ist diese nach wie vor jene mit den höchsten Leistungsergebnissen gewesen. Sowohl in den Zwischenkriegsjahren und hier im Güterverkehr, als dann im Krieg, und dabei genauso im Frachtbereich als bei der Personenbeförderung, war es zu beträchtlichen Steigerungsraten gekommen.

Infolge der ab 1930 beträchtlichen Zuckerrübenproduktion kletterte z.B. die Gütertonnage von 18.000 t auf 46.000 t (1926-1931), um bis 1937 bei 38.000 t zu liegen zu kommen und von 1939 an, bis zu Kriegsende, mit fast immer um die 63.000 t einen vorläufigen Höhepunkt zu erreichen. Das Fahrgastaufkommen lief von 1926 (um 365.000) bis 1936 (Tiefpunkt mit 226.000) entgegengesetzt. Aber schon 1939 benutzten 500.000, 1940 fast eine Million und 1944 gar 1,7 Millionen Personen die Linzer Lokalbahn. Dementsprechend nahmen die Zugpaare von 12 (1931), auf 14 (1936), 16 (1941) und sogar 22 (1944) zu.

Wie verliefen die Investitionen damals? Natürlich dem Stern & Hafferl-Rezept von Sparsamkeit angepasst. So wie am Unter- und Oberbau nach und nach entscheidende Verbesserungen vorgenommen werden mussten, ergab sich diese Notwendigkeit auch bei den Stromversorgungsanlagen. Die Defekte bei den Umformern häuften sich. Schon 1929 wurde in Eferding die Umformeranlage abgebaut und ein Unterwerk mit zwei Quecksilberdampf-Glasgleichrichtern eingerichtet. Im Jahre 1942 folgten zwei leistungsfähigere Eisengleich-

richtergefäße, die gebraucht erworben wurden. In Dörnbach erfolgte 1935 der Ersatz der Umformeranlage aus der Gründerzeit durch zwei stärkere Glaskolben bzw. 1941 durch zwei ebenfalls gebrauchte Eisenkolben. Das Unterwerk in Prambachkirchen erhielt 1940 den alten Umformersatz von Dörnbach als zweite Maschinenanlage. Später wurde hier 1943 auch der ältere, seit 1929 in Eferding verwendete Gleichrichter eingebaut.

Durch die Intensivierung des Zuckerrübenanbaues konnten 1935 Industriegeleise gebaut werden. Stern & Hafferl beschäftigte sich auch mit den Möglichkeiten entlang der Bahn neue Industrien zu etablieren und veranlasste Gutachten, z.B. für den Phosphoritabbau, welcher 1935 zustande kam und 1936 ein weiteres Industriegeleise zur Folge hatte. 1942 und 1944 waren Gleisanlagen zu Großziegeleien und einem Militärflugplatz in Planung, die nie ausgeführt wurden.

Infolge Zunahme des Güterverkehrs musste zuerst an neue Betriebsmittel gedacht werden. Die alte E-Lok hatte nur ein Zuggewicht von 80 Tonnen und man benötigte eine stärkere Lokomotive. Stern & Hafferl erwarb 1935 eine gebrauchte vierachsige Lok „Wöllersdorf II“ von der dortigen Munitionsfabrik aus dem Baujahr 1915. Die Maschine wurde von Stern & Hafferl selbst erprobt und anschließend gründlich überholt; sie versah ab 1937 ihren Dienst auf der Strecke Linz-Eferding, ab 1938 auch von Eferding nach Waizenkirchen (nach Instandsetzung von Oberbau und Fahrleitung). Eine bauartgleiche Lok „Wöllersdorf IV“ aus dem gleichen Baujahr 1915 wurde 1939 zusätzlich von Stern & Hafferl angeschafft.



Ein zeitgenössischer Triebwagen der <LEW> in Waizenkirchen, 1938

Die sprunghafte Steigerung des Personen- und Güterverkehrs zu Beginn der vierziger Jahre erforderte dringend eine Aufstockung des Fahrparks, die trotz aller Bemühungen (Kaufgesuche ab 1940 für eine gebrauchte E-Lok oder Diesellok, Leihe von Dampfloks) scheiterte. Kriegswirtschaftliche Maßnahmen verhinderten

schließlich sogar den Ersatz für zerbrochenes Fensterglas, welches durch Sperrholz zu ersetzen war. Nur bald fünfzigjährige Personenwagen (17) aus den Beständen der früheren Wiener Dampf-Stadtbahn konnten ab 1939 leihweise von der Reichsbahn übernommen werden, die noch eine Gasbeleuchtung aufwiesen.

Dann trat im April 1944 der Remisenbrandfall ein, dem die 1939 erworbene E-Lok, zwei Trieb- und ein Personenwagen zum Opfer fielen. Bei einem Stand von nur fünf Triebwagen und drei E-Loks ein enormer Verlust. Nun mussten von der Reichsbahn doch zwei Triebwagen und zwei Personenwagen übernommen werden. Sie waren bis 1942 auf der Bahn Berchtesgaden-Königssee im Einsatz gewesen und im Landkreis Krumau wieder verwendet worden. Sie konnten, weil nicht kompatibel, nur für sich allein in Betrieb gehen.

Die 1926 erweiterte und mit einer Werkstätte verbundene Remise ist dann 1944 als neuer Gebäudekomplex entstanden. Sonstige Hochbauten und Haltestellen der Linzer Lokalbahn blieben mit Ausnahme der notwendigsten Instandhaltungen unverändert. Nur das Aufnahmegebäude in Linz hatte mehrere Umprojektierungsphasen hinter sich, die Stern & Hafferl ab 1932 eingeleitet hat. 1935 wurde für die Umgestaltung von der Stadt Linz im Zusammenhang mit der Bahnhofsvorplatzgestaltung sogar ein Preisausschreiben durchgeführt. Der Riegelbau ist 1945 durch Bomben beschädigt und erst später instandgesetzt worden.

Die Betriebsleitung in Eferding wurde bis 1926 von Ing. Rudolf Messerklinger, einem beim Bahnbau bewährten Mitarbeiter von Dr. Stern wahrgenommen, von 1926 bis 1932 wirkte Ludwig Stock, und ab dann Wilhelm Schrepf. Die Betriebsabteilung in Gmunden agierte aufgrund eines Betriebsführungsvertrages vom 1. Jänner 1926, der nach Ablauf (Ende 1930) nur provisorisch und erst ab 1. Jänner 1933 bis Ende 1942 wirklich rechtswirksam war. Die Betriebsverluste von z.B. 37.000,00 S im Jahre 1930 oder 143.000,00 S im Jahr 1937 mussten anteilmäßig auch von Stern & Hafferl selbst abgedeckt werden, wozu wieder Gewinne aus anderen Bereichen verwendet worden sind. Die Dienstposten (um die 80) konnten auch in der schlechtesten Zeit erhalten werden. Im Krieg zwang die angewachsene Frequenz bei fast gleichem Mitarbeiterstand (1944 90 Bedienstete, davon 12 Frauen) zu oft 50 % erhöhter Arbeitsleistung. Es wird berichtet, dass Triebwagenführer durchgehend 14 Stunden Dienst versehen haben.

Von der Organisation her ist zu bemerken, dass man 1939 aus politischen Gründen eine Umbenennung in „Linzer Lokalbahn AG“ vornahm und damit zugleich die Florianer Lokalbahn, jetzt Straßenbahn Ebelsberg - St. Florian in diese Gesellschaft eingebunden hat. Auch nicht genehme Verwaltungsräte wurden ausgetauscht.

Stern & Hafferl  
Verst. Ing. Karl Stern & Franz  
 Betriebsdirektion

Gmunden, 25. August 1944.

## Bekanntmachung.

Die Aufsichtsbehörde hat zur Sicherung des Berufsverkehrs ab

11. September 1944

**in der Strecke Eferding — Linz (Donau) - Lokalbahn** nachstehende Einschränkungen hinsichtlich Personenbeförderung und Änderungen des Fahrplanes genehmigt:

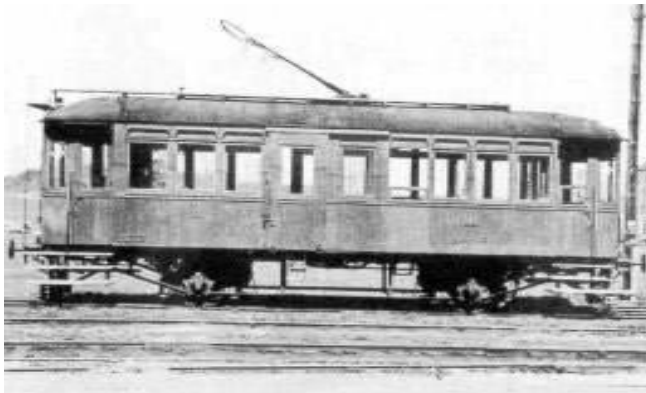
- 1) Die Benutzung des Zuges W 20 (ab Eferding 6.02 Uhr) wird ausschließlich den Inhabern von Arbeiterwochen- und Arbeitererleichterkarten, Schülerwochen- und Schülerfahrkarten und einschliessenden Weisungspersonen vorbehalten. Weitere kann dieser Zug von Beamten und Angestellten benutzt werden, die gemäß Tarif, Teil II zwar keinen Anspruch auf Arbeiterkarten haben, aber durch eine Beschränkung des Arbeitsgebietes nachweisen, daß sie täglich Fahrten zwischen dem Wohn- und Dienstort durchzuführen haben.
- 2) Bei den Zügen:
  - W 4 (ab Eferding 6.37 Uhr)
  - W 20 (ab Linz (Donau) Lokalb. 17.34 Uhr)
  - W 11 (ab Linz (Donau) Lokalb. 18.00 Uhr)
  - W 16 an Samstagen (ab Linz (Donau) Lokalb. 18.00 Uhr) und
  - So 27 (ab Linz (Donau) Lokalb. 18.28 Uhr)
 wird die Aufnahme von nicht unter 1) genannten Reisenden nur in beschränktem Maße zugelassen.
- 3) Die für die unter 1) genannten Personen bestimmten Wagen sind besonders gekennzeichnet und dürfen von anderen Reisenden nicht benutzt werden.
- 4) In den Haltpunkten Untergaumberg und Gaumberg wird nur bei den Zügen 3, 4, 16, 18, 11 und 14 sowie bei allen nur zwischen Linz (Donau) Lokalb. und Dornbach verkehrenden Lokalbahnzügen angehalten.

**Die Betriebsdirektion.**

Anweisung zur Berufsverkehr- Personenbeförderung im letzten Kriegsjahr 1944

Der zweite Weltkrieg forderte von der Linzer Lokalbahn, speziell von 1944 bis 1945 seinen Tribut, als schwere Bombenangriffe Gleis- und Fahrleitungsanlagen beschädigten. Vieles musste sofort und provisorisch behoben werden. Vom Bahnhof in Eferding waren bei Fliegeralarm alle Fahrzeuge abgezogen und auf der freien Strecke unter Baumreihen abgestellt worden, da sie durch ihre braune Farbe über eine gute Tarnung verfügt haben.

## **Die Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen- Peuerbach**



Ein Triebwagen der <NWP> in Waizenkirchen, 1938

Unter den von Stern & Hafferl betriebenen Lokalbahnen oft recht stiefmütterlich behandelt, war sie eher ein Anhängsel der Linzer Lokalbahn und wenig ausgelastet. Sie ist 1926 wie die „LEW“ betrieblich gemeinsam von Eferding geführt worden, blieb aber 1939 außerhalb der Linzer Lokalbahn AG infolge anderer Aktienbeteiligung eine weiter selbständige Gesellschaft.

Ihre Personen- und Güterbeförderungszahlen waren bis 1937 durchwegs vermindert, der Einzugsbereich ja rein landwirtschaftlich. Nur der Zuckerrübenanbau in den dreißiger Jahren verbesserte das Frachtaufkommen. Im Zweiten Weltkrieg erhöhten sich Personen- und Frachttransport im viel geringeren Ausmaß als bei der Linzer Lokalbahn.

Seit 1913 verkehrten Züge durchgehend von Linz nach Neumarkt, eine Verlängerung der Nebenstrecke von Peuerbach aus nach Neukirchen am Wald kam trotz intensiver Bemühungen von Ing. Hugo Neumann Ende der zwanziger Jahre nicht mehr zur Ausführung. 1919 waren täglich sieben, 1931 neun Zugpaare im Einsatz; fünf verliefen von Linz nach Neumarkt durchgehend, acht alleine auf der Strecke Neumarkt-Peuerbach.

Verwendet wurde die Grundausrüstung mit drei Stück Triebwagen, die auch auf der „LEW“ mitbenutzt worden sind. 1939 waren es vorübergehend zwei Triebwagen, sechs Personen- und fünf Güterwagen – um sechs mehr als 1908. Sie verfügten über keine durchgehende Bremsanlage wie die auf der „LEW“ und hatten handgebremst geführt zu werden. In der sehr schwach ausgelasteten Zwischenkriegszeit waren meist auf 40 Personen beschränkte Triebwagen alleine unterwegs. In den Kriegsjahren, besonders ab 1942 ist der ganze Triebfahrpark

rund um die Uhr zum Einsatz gekommen und mehr auf der Linzer Lokalbahn in Verwendung gestanden.

Investitionen waren kaum zu finanzieren. Nur die Mastenqualität konnte verbessert sowie am Unter-, Ober- und Hochbau notwendigste Arbeiten erledigt werden. Dazu gehörten Tätigkeiten an den Remisen in Peuerbach und Waizenkirchen wie im Jahre 1935 die Verbesserung des Gleichrichters in Niederspaching durch Inbetriebnahme neuer Glaskolben mit erhöhter Leistung. Zuständig für alle diese Arbeiten war die Betriebsleitung bzw. die Werkstätte in Eferding, welche Bahnerhaltungspartien aussandte. Die Bahn selbst beschäftigte um die 20 Mitarbeiter, davon war die Hälfte weibliches Personal, das auch beim Triebwagenführen mitwirkte.

Am Ende des Krieges musste ein in der Nähe von Peuerbach auf der Strecke in Fahrt befindlicher Personenzug einen überraschenden Angriff von Tieffliegern über sich ergehen lassen, wobei eine Anzahl von Fahrgästen verletzt wurde. Die Nachkriegszeit sollte gerade bei dieser Bahn eine Menge Aufbauarbeit vor sich haben.

## **Die Lokalbahn Ebelsberg - St. Florian, 1939 Teil der Linzer Lokalbahn-AG**

Sie hatte sich – obwohl ein Torso – für den Nahbereich von Linz und seinen Erholungsverkehr als durchaus lebensfähig behauptet. Ein Problem war aber von Anfang an ihr nicht durchgehender Verkehr.



Die Eröffnung der Ebelsberger Brücke 1929, damit Verbindung von Linzer Straßenbahn und Florianerbahn

Erst 1929 kam es im Juli zur Fertigstellung des bereits 1913 beabsichtigten Neubaus der Traunbrücke in Ebelsberg und er ermöglichte es nunmehr, die Linzer Straßenbahnlinie „E“ zu verlängern. Somit hatte die Lokalbahn seit 29. Juli 1929 einen direkten Anschluss an die Straßenbahn. Eine Führung der Lokalbahnfahr-

zeuge über die Geleise der Straßenbahn war wegen der größeren Breite (und nicht wegen anderer Spur, die ja aus diesen Gründen schon 1913 in 900 mm ausgeführt worden war) nicht möglich, da der erforderliche freie Platz in den Ausweichen nicht mehr gegeben gewesen wäre. Eine Führung der Straßenbahnzüge nach St. Florian scheute die Lokalbahngesellschaft wegen der ihr aus der Wagenmiete erwachsenden Mehrkosten. So blieb es meist beim Umsteigen auf dem Marktplatz in Ebelsberg, wobei die an die Lokalbahnzüge Anschluss habenden Züge der Straßenbahn durch entsprechende Linientafeln gekennzeichnet waren.

Die seit 1926 betriebsführende Firma Stern & Hafferl setzte sich aber für die Verwendung von durchgehenden Beiwagen ein. 1930 ist am Fadingerplatz in Ebelsberg eine Anlage zum Umsetzen von Beiwagen entstanden. So kam man anfangs der Dreißigerjahre, zuerst anlässlich der Bruckner-Festkonzerte im Stift St. Florian, zu durchgehenden Beiwagen der Linzer Straßenbahn. Auch eine kombinierte Fahrkarte, wie sie Stern & Hafferl bereits bei den Bahnen mit größerer Tourismusbedeutung eingeführt hatte, wurde ausgegeben, mit welcher man zu einem ermäßigten Preis von Linz nach St. Florian durchfahren konnte.

Durch die allgemeine Lage hatte die Lokalbahn schwer zu kämpfen. Beförderte sie 1930, ein Jahr nach dem Anschluss an die Straßenbahn, noch fast 166.000 Leute, so sank die Zahl 1937 auf 101.000 Personen ab.

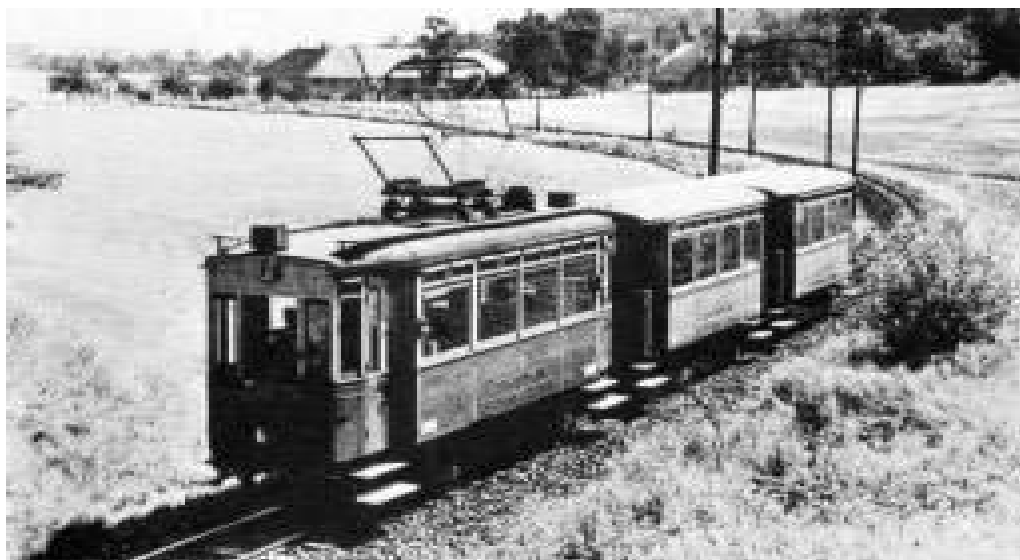
Der 1938 erfolgte Anschluss an das Deutsche Reich wirkte sich auf die Lokalbahn in dreifacher Hinsicht aus: So wurde sie am 26. September 1938 zur Straßenbahn erklärt und 1939 mit der Lokalbahn Linz-Eferding-Waizenkirchen zur „Linzer Lokalbahn-AG“ zusammenge-

führt. Dazu kam eine gesteigerte Beförderungsleistung. 1939 wurden bereits 226.000, 1940 346.000 Personen transportiert. 1943 sind es 531.000 Menschen, so viele wie 1920 gewesen. Wieder einmal diente die Bahn in steigendem Maß der Linzer Bevölkerung zur Lebensmittelversorgung, der „Hamsterei“.

Bei den Betriebseinrichtungen nahm Stern & Hafferl nur Neuerungen, bei der Remise (Dach 1929) und beim Gleichrichter in St. Florian vor. Die Betriebsmittel waren dieselben wie 1913: Drei Trieb-, drei Personen- und zwei Güterwagen. 1931 sind werktags neun, sonntags acht, 1939 werktags neun, sonntags elf Zugpaare gefahren worden.

Der Bau der geplanten Reichsautobahn Salzburg – Wien (Teilnahme von Stern & Hafferl durch Vermessungsarbeiten 1938/39) hätte eine Verlegung der Bahn notwendig gemacht und um Kosten dafür zu sparen, kam es zwischen der Autobahnverwaltung und der Straßenbahn (gegen den Rat von Stern & Hafferl) zu einem Vertrag, der die Umstellung der Bahn auf Autobusbetrieb vorsah (in Parallelität zur „Elbus“ und der Gmundner Straßenbahn). Schon 1924 hatte die Einrichtung einer Buslinie Linz - St. Florian - Steyr das Verkehrsaufkommen beeinträchtigt; eine zweite Linie neben der bestehenden wurde aber jetzt zum Glück der Bahn von der Landesverwaltung doch abgelehnt.

Von den Kriegereignissen war die Florianer Bahn gleichfalls betroffen. Die Strecke erhielt bei zwei Bombenangriffen insgesamt zehn Treffer, welche 400 m Geleise und Fahrleitung zerstörten haben. Trotz des herrschenden Materialmangels konnten die Schäden aber bald wieder behoben werden.



Eine Florianer Zugsgarnitur, 1937

## Die Lambacher Lokalbahnen, zwei weitere Bahnen unter der neuen Betriebsleitung von Stern & Hafferl

Der Markt Lambach, an der Westbahn und etwa zwischen Wels und Vöcklabruck gelegen, hatte in Verkehrsbelangen schon seit der Römerzeit keine unbedeutende Stellung. Bereits 1835 an die Pferdeeisenbahn und 1860 an die Kaiserin-Elisabeth-Bahn angeschlossen, bestand hier bereits ab der Mitte des 19. Jhdts ein Bahnkreuzungspunkt.

Das Hinterland von Lambach war für den Markt seit dem Bestehen dieser Bahnlinien noch wichtiger geworden, weil der alte Straßendurchgangsverkehr sehr an Bedeutung verloren hatte. So war die Marktgemeinde samt dem Stift Lambach sehr interessiert, nach allen Richtungen, auch in der Umgebung zum Hausruck und gegen das Alm- und Laudachtal hin, ihren wirtschaftlichen Einfluss durch eigene Lokalbahnen zu bewahren und zu vergrößern. Schon 1875 hatte sich eine Versammlung von Interessenten für den Bau einer Nebenbahn nach Haag a.H. ausgesprochen.

Schon sehr bald, 1895 mit der Verlängerung bzw. Neuausgabe des Lokalbahngesetzes begann sich die nun in Gmunden mit einer Niederlassung angesiedelte Bahnplanungs- und Baufirma Stern & Hafferl mit der Projektierung von zwei Lokalbahnlinien, die von Lambach ihren Beginn nehmen sollten, zu beschäftigen.



Dampfbetrieb der <LH> in Haag, um 1910

Anfangs 1896 wurde ein erstes Komitee der „Lambach-Haager Bahn“ gebildet, dem als Hauptbeteiligte der Bürgermeister des Marktes und der Abt des Stiftes Lambach angehörten. Als Konzessionswerber trat im Juni 1896 Stern & Hafferl auf, das als Vorprojekt eine normalspurige Dampfbahn nach Haag a.H. mit einer Flügelbahn nach Offenhausen erstellt hatte. Trotz Kommissionierung und Baukonsenserteilung im Juni

1897, konnte die mit Sitz in Wien gegründete „AG der Lokalbahn Lambach-Haag am Hausruck“ erst 1898 die Aufnahme der Sicherstellung des staatlichen Zuschusses in der Gesetzesvorlage vom September 1898 erreichen und schließlich im Juli 1900 den Baubeginn sowie im Juli 1901 die Vollendung ihrer Bahn erleben, wobei Stern & Hafferl als Konzessions- und Bauträger schon ausgeschieden waren. Mitzubeneutzen war übrigens dabei ein Stück der Westbahn von Lambach bis zur Haltestelle Neukirchen, später eine technische Herausforderung für den durch Stern & Hafferl zu elektrifizierenden Bahnbetrieb.

Im Juli 1897 legte die Marktgemeinde Lambach ein zweites Vorprojekt von Stern & Hafferl für eine normalspurige Lokalbahn, nun von Lambach über Vorchdorf nach Grünau, also ins Almtal, bei den Behörden auf, deren Trasse im Jänner 1899 endgültig genehmigt wurde. Nachdem es erneut Kapitalbeschaffungsschwierigkeiten gab, kam den Lambachern im Juni 1899 die „Welser Lokalbahn-AG“ zuvor, als sie eine Konzession für eine Bahn von Sattledt nach Grünau, also ins innere Almtal angepeilt und erhalten hat. Das zweite Lambacher Projekt musste abgeändert werden und wurde im September 1899 eine weitere Vorkonzession der Lambacher für eine Bahnstrecke Lambach- Wimsbach- Vorchdorf/ Eggenberg überhaupt zurückgestellt.

Da aber inzwischen im Feber 1899 (sicher infolge der Verzögerungen bei den beiden Lambacher Projekten) die Firma Stern & Hafferl von den Welsern mit der Hauptplanung und Ausführung der schon genannten Almtalbahn beauftragt worden war (1899 bis 1901), wandte sich jetzt sowohl die Lambach-Haager-Bahngesellschaft wie die erst im September mit Sitz in Lambach gebildete „AG der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg“ an andere Bauunternehmen.



Eröffnung der Lambach-Vorchdorf Bahn, 1903

Die Bahn nach Haag a.H. errichtete daher ein Wiener Unternehmen, die von 1902 bis 1903 nach einer „langen Geburt“ genehmigte Bahn nach Vorchdorf und Eggenberg eine ungarische Baufirma. Aber bereits 1910 trat Stern & Hafferl wieder auf den Plan, als der öö. Landes-Eisenbahnrat beschlossen hatte, die Bahn von Haag a.H. nach Pram zu verlängern und die Umgestaltung dieser Bahn auf elektrischen Betrieb durch Stern & Hafferl anzustreben. Damals gab es bereits durch die EW Stern & Hafferl AG schon länger eine Stromversorgung dieses Bereiches, so dass das gleichnamige Bauunternehmen 1912 bis 1914 sowohl ein Elektrifizierungsprojekt ausgearbeitet hat, als eine elektrische Linie Haag-Pram plante, die 1915 vor ihrem Baubeginn stand.

Aber erst in den Dreißiger Jahren war es wirklich soweit, dass Stern & Hafferl ab 1931 den Betrieb der Lambach-Vorchdorfer Bahn und seit 1932 den der Lambach-Haager Bahn elektrifizieren konnte, und danach auch ihren Betrieb übernommen hat.

### ***Die Lokalbahn Lambach-Vorchdorf (<LV>)***

Die Betriebsführung dieser Privatbahn hatten 1903 die Staatsbahnen gegen Erstattung der Selbstkosten inne; sie stellten dazu eine Pachtstrecke der Westbahn Lambach – Stadl-Paura zur Verfügung. Die Strecke selbst umfasste fast 12 km, die Peágestrecke noch einmal fast 4 km – alles Normalspur.

Die wirtschaftliche Notlage in den Nachkriegsjahren wirkte sich naturgemäß auch in den Betriebsergebnissen nachteilig aus; die Lokalbahngesellschaft bemühte sich daher eine Besserung der Einnahmen zu erzielen, welche durch Umwandlung des teuren Dampfbetriebes (für viel weniger Fahrgäste und Güter als zuvor) auf billigeren elektrischen Betrieb und dadurch erwartete Verdichtung des Zugsverkehrs zu erwarten waren. Auf Grund eingehender Verhandlungen mit dem Bundesministerium für Handel und Verkehr trat der bisherige Betriebsvertrag mit den Bundesbahnen Österreichs (Rechtsnachfolger der Staatsbahnen) am 30. April 1931 außer Kraft.

Als Fachleute waren seit 1907 und in Oberösterreich auf dem Sektor der Elektrifizierung von Bahnen die Ingenieure Stern und Hafferl führend. Auch ihre Nachfolger Ing. Karl Stern und Ober-Ing. Hugo Neumann widmeten ab 1926 einen Großteil ihrer Zeit Projekten, Elektrifizierungen und Betriebsübernahmen von Bahnen, um sie als Bau- Aufträge für ihre Firma, dem Bau- und Betriebsunternehmung Stern & Hafferl zu erwerben, wobei auch eine spätere Betriebsübernahme angestrebt wurde. Der zur Elektrifizierung vorher notwendige Übergang des Betriebes der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf

an ihre Betriebsleitung in Gmunden mit 1. Mai 1931 war ein schweres Stück Arbeit - die im Auftrag der Bahngesellschaft folgende Elektrifizierung die erste, welche man auch wirklich durchführen konnte.



Der neue Triebwagen der <LV> überquert die Traunbrücke kurz nach Inbetriebnahme des elektrischen Betriebes, Dezember 1931

Von Mai bis Mitte November 1931 erfolgte der Bau der Oberleitung und weiterer notwendiger Ausrüstung für den Betrieb wie des Gleichrichters zwecks Verwendung von 800 V Gleichstrom. Während die Strecke Eggenberg/Vorchdorf-Stadl-Paura keine Probleme machte, konnte die Pachtstrecke der Bundesbahnen des noch dampfbetriebenen Abschnittes von Stadl-Paura nach Lambach erst nach erneuten und harten Verhandlungen mit einer Stern & Hafferl-eigenen Fahrleitung überspannt werden. In Lambach waren der Vorchdorf-Lambacher Bahn bzw. der ÖBB-Strecke Gmunden-Lambach eigene Geleise vorbehalten. Dadurch kamen sich das ÖBB-Wechselstromsystem (für Waggonumstellungen) und das Stern & Hafferl-Gleichstrom-System nicht ins Gehege. Die Gleichrichterstation wurde übrigens beim Bahnhof Bad Wimsbach-Neydharting installiert.

Angeschafft werden mussten zwei neue Elektrotriebwagen aus Graz mit einer Ausstattung von Siemens-Schuckert. Drei Personenwagen, zwei Postwagen und acht Güterwagen sollen von der Altausstattung noch lange in Verwendung geblieben sein. Haben 1931 bloß täglich drei Zugpaare verkehrt, waren es 1939 durch die bessere Auslastung sechs Zugpaare geworden. Die Beförderungsleistung lag um die 100.000 Fahrgäste – im Krieg war natürlich ein Anstieg zu verzeichnen. Eigentümer war nach wie vor die „AG Lokalbahn Lambach-Vorchdorf“, Hauptaktionäre der Staat und

das Land, ab 1938 das Reich und der Gau Oberdonau. Zuständiger Hauptbahnhof und Werkstätte sollten ab 1945 in Vorchdorf liegen.

### **Die Lokalbahn Lambach-Haag am Hausruck (<LH>)**

Anders als bei der vorgenannten Bahn war diese Lokalbahn mit 1. Jänner 1930 Bundes-Eigentum geworden. Sie ging durch Heimfallrecht an den Staat über und wurde den Bundesbahnen Österreichs angegliedert. Gleichzeitig trat die Lokalbahn AG in Liquidation. Die treuhändige Verwaltung und Betriebsführung oblag vom genannten Tag an dem Wirtschaftskörper „BBÖ“. Die Streckenlänge betrug über 26 km, davon waren wieder über 4 km Peägestrecke von Lambach nach Neukirchen – ebenso normalspurig wie die Lambach-Vorchdorf Bahn.



Die Elektrifizierungsarbeiten auf der Strecke Lambach- Haag, 1932

Während der Weltwirtschaftskrise sollte die Bahn schon 1931 wegen stark vermindertem Verkehrsaufkommens stillgelegt werden. Die Firma Stern & Hafferl hörte davon und griff das Vorkriegsprojekt wieder auf, modifizierte es und bot den Bundesbahnen Österreichs an, die Bahn nach erfolgter Elektrifizierung zu pachten.

Stern & Hafferl übernahm die Betriebsführung am 5. Oktober 1932 und begann erst jetzt mit der Elektrifizie-

rung der Strecke mit 800 V Gleichstrom, die bis März 1933 dauerte. Wie schon bei der Schwesterbahn „LV“ konnten mit diesem Auftrag eine ganze Reihe von Stern & Hafferl Mitarbeitern durchgehend beschäftigt werden, die nicht alle bei der Baufirma angestellt waren, sondern genauso bei der Atterseeschiffahrt oder den von dem Betriebsunternehmen geführten Bahnen sowie der GEAG.

Neben der früheren Privatbahnstrecke wurde auch der noch nicht elektrifizierte Westbahnabschnitt Lambach-Neukirchen (Zupachtstrecke) mit einer Fahrleitung überspannt und Gleichrichterstationen in Bachmanning und Weibern-Aistersheim eingerichtet. Größere Bahnhöfe in Bachmanning, Gaspoltshofen, Weibern-Aistersheim und Haag sind den Neuerungen angepasst worden; in Haag befanden sich die größten Ladegeleise, eine Remise sowie eine kleine Werkstätte für Wartungsarbeiten.

Im Gegensatz zur „LV“-Bahn kam für den wesentlich größeren Gütertransport, neben den mit 30. März 1933 in Neubetrieb geschickten zwei Triebwagen aus Graz, 1935 eine Leihlok von Stern & Hafferl dazu (vierachsige E-Lok). 1939 gab es sechs Personenwagen und 14 Güterwagen. Die täglichen drei Zugpaare von 1931 waren zu Kriegsbeginn auf werktags vier und sonn- und feiertags fünf angewachsen. Über die Frequenz sind nur spärliche Daten vorrätig. 1912 benützten fast 80.000 Personen die Bahn und wurden gegen 20.000 t Güter umgeschlagen; 1932 waren die Fahrgäste auf ein Viertel (17.600), die Gütertonnage auf die Hälfte zurückgegangen. 1951 hat man 255.000 Personen und über 43.000 t Güter befördert.

Die Betriebsführung wurde wieder von Gmunden aus vorgenommen und die Bahnmeisterei von Haag betreut. Der Pachtvertrag von 1932 blieb von der Reichsbahn bis 1945 anerkannt, wurde aber nicht erneuert. Man wollte erst nach einem „gewonnenen Krieg weitersehen“.



Eine Triebwagengarnitur der <LH> auf der mit Gleichstrom überspannten Westbahnstrecke vor dem Stift Lambach, 1935



## Die Atterseeschifffahrt 1926 bis 1945

Mit der Firmenumstrukturierung vom 1. Jänner 1926 gehörte die Attersee-Schifffahrt zum verkehrsbetrieblichen Teil des Unternehmens. Ihr Mittelpunkt sollte weiterhin das Betriebsgelände mit der Werkstätte in der Gemeinde Attersee sein, Grundstücke der erworbenen Dampfschifffahrt in Kammer bleiben Reserveflächen.



Dampfer „Unterach“ und Elektroboot „Handel“ verlassen und erreichen den Badeort Attersee, 1927

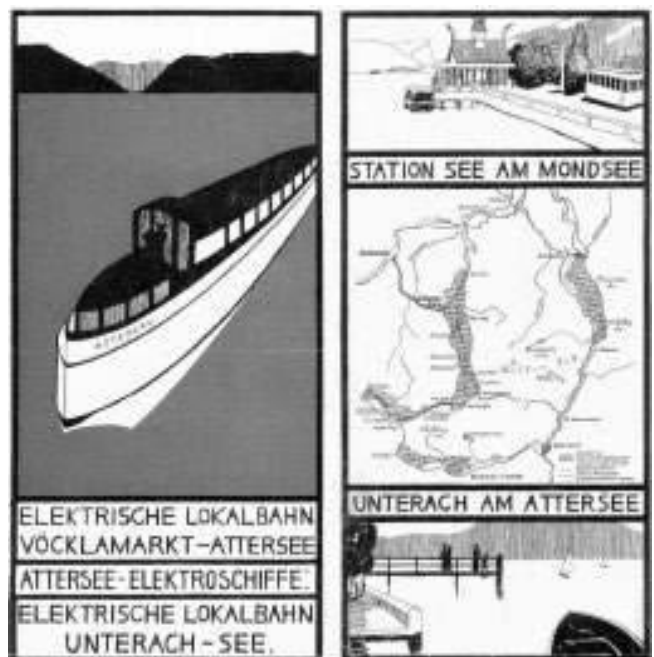
Zur Verfügung standen nun Mitte der zwanziger Jahre, als der Fremdenverkehr wieder verstärkt eingesetzt hatte, der über 50 Jahre alte Raddampfer „Unterach“ (der gleich alte Schraubendampfer „Hubert Salvator“ war an den Traunsee verkauft worden), der 30jährige Schraubendampfer „Valerie“ (von Ippisch für den Winterbetrieb gepachtet und 1931 gekauft) sowie die beiden Stern & Hafferl Elektroboote „Handel“ und „Attergau“. 1927 kam das seit 1915 außer Dienst gestellte Elektroboot vom Wallersee als „Attersee“ hierher und erhielt 1929 als erstes Boot am See einen Dieselmotor, da seine Antriebsanlage gestohlen worden war. Dieses Boot blieb aber nur bis 1932 in Betrieb, da sein Motor zu starke Vibrationen verursachte, weshalb es auch an den Traunsee verkauft wurde.

Damit konnten 1926 auf den vier Schiffen bei Vollauslastung bis über 540, seit 1929 sogar über 750 Personen befördert werden. Die Linienschifffahrt, eigentlich das ganze Jahr über verpflichtend betrieben und auch für den Postverkehr zuständig, war am wenigsten gewinnbringend; die Hauptauslastung der Schiffe fiel (wenigstens noch für einige Jahre) größtenteils in die Sommermonate. Das Problem dabei war, dass die Dampfer trotz ihres Alters schneller (20 km/h) als die Elektroboote (13,5 km/h) gewesen sind, sich aber der Kohlebetrieb natürlich wesentlich unrentabler gestaltet hat.

Sind 1924 auf vier Schiffen fast 122.000 Personen transportiert worden, pendelte sich die Jahresfrequenz bis 1931 zwischen 90.000 (1926, 1931) bis 110.000 (1928, 1929, 1930) ein, um dann bis 1937 knapp unter 50.000 zu liegen zu kommen.

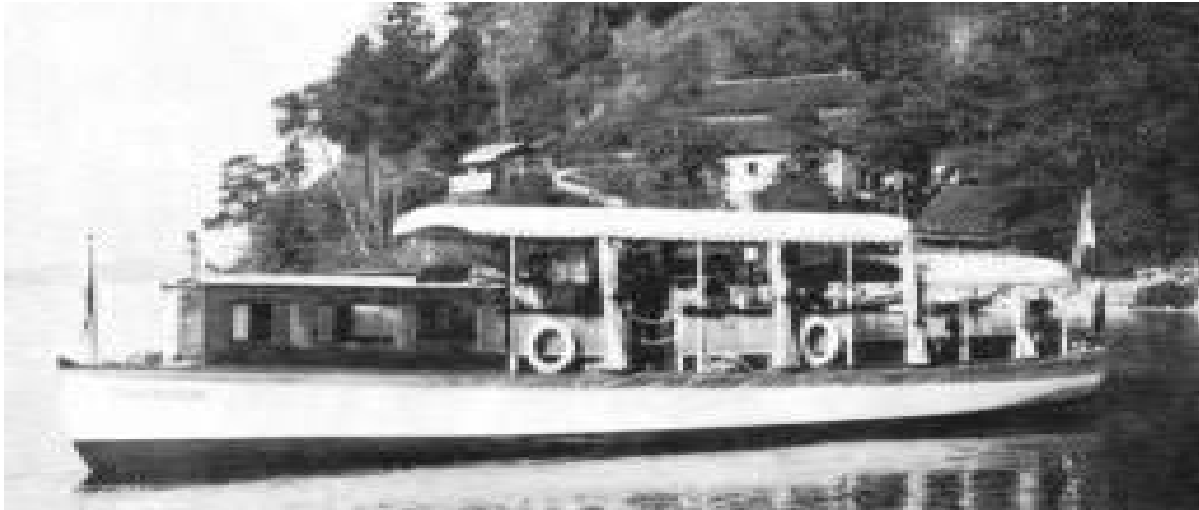
Als Folge der Wirtschaftskrise hatten die E-Boote ab 1928 auch den Winterdienst zu übernehmen. Dies wurde allerdings nur dadurch bewerkstelligt, dass eine Elektroheizung eingebaut wurde, welche aber nur an den Landstellen Kammer und Unterach aus dem Stromnetz zu versorgen war. Während der Fahrt fehlte die Heizung, man fuhr mit Restwärme.

Frequenzen und Einnahmen gingen seit 1931 stetig zurück, weil die früher aus dem Ausland (z.B. Tschechoslowakei, Ungarn) oder Deutschland eingereisten Sommergäste laufend weniger wurden, und die ansässige Bevölkerung oft zu Fuß bzw. später mit dem Rad unterwegs war, um Fahrtkosten zu sparen. Zeit hatte man als Arbeitsloser natürlicherweise. Sparen wurde auch im Unternehmen groß geschrieben. Trotzdem war das Verhalten zu den Mitarbeitern bei der Schifffahrt außergewöhnlich. Konnte man manche über den Winter



Tourismuswerbung am Attersee und Mondsee mit Bahnen und Schiffen von Stern & Hafferl, 1930

nicht durchgehend beschäftigen, wurden sie u.a. bei den Bahnbauten eingesetzt. So sind sie bei der Elektrifizierung der Lokalbahnen Lambach-Vorchdorf und



Das Elektroboot „Traunsee“ in ursprünglichem Zustand, Karbach 1914

Lambach-Haag a.H. als Arbeiter untergekommen. „Gar manches Mastloch auf diesen Bahnstrecken ist von Stern & Hafferl-Schiffsführern mühsam ausgehoben worden, die auch im strömenden Regen mit ihrer goldbetresten Kapitänskappe knietief im Morast standen...“

Gerade in den schlechtesten Jahren 1931 bis 1933 war damit diesen Mitarbeitern geholfen, während der Betriebsabgang, der natürlich vorkam, aus dem Privatvermögen der Firmengeschafter abgedeckt wurde. Diese Firmenpolitik wurde bis 1937 durchgehalten. Vorteilhaft war dabei auch der laufende Einsatz der rentableren und schadensunanfälligen E-Boote und nur fallweise der Dampfer.

Erst 1938 besserte sich die Situation durch den stark einsetzenden Sommertourismus. Die Freizeitvorstellungen des „Deutschen Reiches“ bzw. ihrer Formationen „Deutsche Arbeitsfront“ und „Kraft durch Freude“ (KdF) brachten von 1937 auf 1938 eine Steigerung der Auslastung um 30 %, von 1938 auf 1939 eine um 68 %, wodurch insgesamt eine Verdoppelung des Passagieraufkommens gewährleistet war, das sich noch verdreifachen sollte.

Zugeständnisse an die neue politische Zeit bestanden in der Umbenennung des E-Bootes „Handel“ in „Heimatgau“, der Aufnahme von neuen Mitarbeitern aus parteitaktischen Gründen und die Duldung von beständiger Einflussnahme der NSDAP-Stellen.

Um den ganzen Ansturm zu bewältigen, dachte man nun daran, den infolge altersschwacher Maschine abgestellten Dampfer „Valerie“ mit einem Holzgasantrieb zu versehen (Holz war am Attersee wie sich beim Trajektverkehr erweisen wird, eine der Hauptwirtschaftsquellen

um den See). Das Projekt wurde nicht realisiert und das Schiff Stück für Stück von einem der Partei nahestehenden Alteisenhändler demontiert, aber keine Bezahlung dafür geleistet.

Daher gab Stern & Hafferl der Bodanwerft in Kressbronn am Bodensee 1939 den Auftrag zum Bau eines neuen Fahrgastschiffes für 250 Fahrgäste. Wegen Ausbruch des Zweiten Weltkrieges konnte dieser Bau aber leider nicht mehr durchgeführt werden. Es musste aber etwas geschehen und so erwarb man im Jahre 1941 von der Traunseeschiffahrt das 1912 erbaute E-Boot „Traunstein“. Der Transport erfolgte von Ebensee über Mitterweißenbach nach Weißenbach auf einem Groß-LKW der „Kraftwerke Oberdonau“. Im Rahmen einer kleinen Feier wurde das Boot unter Anwesenheit von Ing. Stern und Ob.-Ing. Neumann wieder zu Wasser gelassen und in „Hochlecken“ umbenannt.

Im Jahr 1942 betrug die Jahresfrequenz fast das Doppelte von 1939, die drei E-Boote und der alte Dampfer konnten zusammen wieder fast 550 Gäste befördern. Es war dies gewissermaßen der letzte Fahrgastrekord unter den althergebrachten Bedingungen. Denn während sich bisher im Linienverkehr der Fahrgaststrom morgens und mittags von Kammer nach Unterach und am Abend wieder zurückbewegte, stieg nun die Anzahl derer rapid, welche morgens in der Kreisstadt Vöcklabruck oder der Gauhauptstadt Linz bei den Verwaltungs- und anderen Stellen hunderterlei Bezugsscheine, Berechtigungen und Dokumente zu besorgen hatten oder dort wie z.B. auch in den neuen Werken in Lenzing beschäftigt waren und abends wieder heimzufahren hatten. Von 1943 an gehörten dazu ebenso eine Vielzahl von Ausgebombten und Flüchtlingen, die gerade am Attersee in vielen Sommer villen und allen Gastbetrieben Unterschlupf gefunden



Die Umtaufung des Schiffes Traunstein zur „Hochlecken“, Kammer 1941

hatten, tagsüber aber in Rüstungs- und Rüstungszuliefererstandorten einem Beruf nachzugehen hatten.

Die Schiffe mussten also morgens und abends in Hinkunft in beide Richtungen verkehren, weil die alten Linienkurse wegen der Post und Frachtbedienung nicht eingestellt werden durften. Die erschöpften Batterien der E-Boote hatten in der Nacht in Attersee aufgeladen zu werden, der Dampfer hingegen hatte einen uneingeschränkten Aktionsradius und fuhr den ersten Tageskurs. Anstelle der früheren Leerfahrten der E-Boote zwischen Attersee und Kammer traten jetzt Kursfahrten und vermehrt auch solche zwischen Attersee und Unterach, die noch mehr Strom verbrauchten. Sie mussten von 1944 an bei Nacht und Nebel bei vorschriftsmäßiger Verdunkelung gegen Flieger durchgeführt werden. Unter diesen Bedingungen wurden 1943 über 282.000 und 1944 fast 343.000 Personen befördert. Das waren bald 1.000 Passagiere pro Tag gegenüber 140 im Jahre 1937.

Wie bereits angedeutet, ist Holz bis heute eines der Hauptfrachtgüter des Atterseeraumes. Das größte Sägewerk befand sich in der Gemeinde Attersee und gehörte der Familie Häupl, deren Name noch heute mit der Sägeindustrie des Attergaues eng verbunden ist. Bereits bei Inbetriebnahme der Stern & Hafferl Lokalbahn Attersee-Vöcklamarkt stand schon 1913 zu dieser Säge die Einrichtung eines Bahntransportes zur Debatte. 1933 wurde ein zweiter Versuch unternommen, der an den allgemeinen Güterverkehrsvorschriften scheiterte. Daher ließ der Sägebesitzer Häupl 1936 selbst eine Platte mit Dieselantrieb bauen, um damit Rund- und Schnittholz von Landstellen am See bzw. seiner Säge nach Kammer, zwecks Umladens auf die Bundesbahn, zu bringen. Damit ging für die Lokalbahn (und auch für die Schifffahrt, die einbezogen worden wäre) eine wichtige Einnahmequelle verloren.

Dies konnte 1940 dadurch wettgemacht werden, als sich Stern & Hafferl entschloss, den Schifffahrtsmolo bei der Schifffahrtszentrale in Attersee umzubauen bzw. in Richtung Lokalbahn zu verlängern. Damit konnten Güterwagen der Bahn auf die Platte übersetzt werden, mit Holz von der Säge beladen, und endlich nach Überstellung schließlich in Vöcklamarkt auf die Reichsbahn umgeladen werden. Dadurch verkürzte sich auch der Weg zum Verschiffungshafen Triest. Die Benützungsbewilligung wurde 1941 erteilt. 1945 kam Stern & Hafferl sogar kurzfristig in den Besitz einer eigenen Motorplatte, die 1942 als Fährboot für die Marineversuchsanstalt in Nußdorf gebaute „Resi“. Sie war Stern & Hafferl nach einem Unfall in Folge des Bergungsrechtes an den Schiffen dieser Anstalt zugesprochen worden, ist aber in weiterer Folge wieder an die Häupl-Säge zum Verkauf gekommen, wodurch eine eigene Stern & Hafferl-Frachtschifffahrt am Attersee nur einen sehr kurzen Bestand hatte.



Das 1945 in Betrieb gegangene Trajekttschiff Resi mit Güterwagen zwecks Revision in Attersee

# Der Beginn des Kraftwagenliniendienstes bei Stern & Hafferl von 1927 bis 1945

---

## *Allgemeine Voraussetzungen in Oberösterreich*

Dieser Geschäftszweig, heute einer der modernst ausgebauten des Unternehmens, begann am Attersee. Wie bereits bekannt, hatte Josef Stern 1905 Pläne entwickelt, auf nicht zu verwirklichenden Lokalbahnstrecken Elektrobusse mit Oberleitungsbetrieb einzusetzen. Der Stand der Technik war für größere Überlandstreckenfahrten einfach noch ungeeignet. Speziell die Straßenführung (steile Strecken, Engen, Brückenbelastung, etc.) und ihr Zustand (Beschotterung mit zahllosen Löchern) sowie die Bereifung standen einem solchen Projekt entgegen.

In der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg hatte Stern & Hafferl den Kampf gegen einen beginnenden Busbetrieb in Oberösterreich noch gewonnen, wenn man an das Kapitel der Lokalbahn Linz-Waizenkirchen oder den Einsatz der Lokalbahn nach St. Florian denkt. Es lag auch nicht in der Absicht eines Bahnplanungs- und Bahnbau-Unternehmens sich selbst für eine konkurrierende Verkehrsform einzusetzen, wenngleich die Zukunft eines flächendeckenden öffentlichen Verkehrs schon damals infolge Wirtschaftlichkeitskriterien kaum mehr mit dem Weiterausbau von unzähligen Nebenbahnen zu vereinbaren gewesen ist.

So kam es wie es kommen musste, dass nach dem Ersten Weltkrieg zwar noch einmal zahlreiche Bahnprojekte überlegt und sogar ausgearbeitet wurden, aber trotz intensivsten Bemühens bis auf Industriebahnen und Elektrifizierungen keine Bahnbauten selbst mehr durchgeführt worden sind.

Die Alternative war einerseits die Betreibung von Buslinien für den Personenverkehr und auf der anderen Seite der Einsatz von Lastwagen bzw. motorisierten Speditionsbetrieben. Wie am Energiesektor verband sich damit ein großer Kapitaleinsatz und es ist typisch, dass gleich der Entwicklung bei den EW Stern & Hafferl A.G. andere Kräfte auf den Plan traten, um diesem neuen Verkehrsmittelbedarf zum Durchbruch zu verhelfen. In Oberösterreich gab es zwar Versuche im Zusammenhang mit Lokalbahngesellschaften Bus und LKW für Zubringerdienste zu aktivieren, und wie bei der Salzkammergut-Lokalbahn eine für einige Zeit zweite Linie zustandezubringen, aber man kam über Versuche kaum hinaus.

Ähnlich wie einst der Eisenbahn zunächst viele Vorurteile begegnet waren und ihre technische Entwicklung einer längeren Anlaufzeit bedurft hatte, brauchte auch der Motorverkehr, dessen Frühentwicklung überdies durch den Ersten Weltkrieg gehemmt war, eine längere Zeit bis zur vollen Realisierung. Wie wenig man selbst



Ein privater Bus der Gmundner Taxigenossenschaft, 1925

noch nach dem Krieg die künftige Bedeutung des Motorismus bei uns abzusehen vermochte, bezeugt eine Pressestimme aus dem Jahr 1923: „Die Art, wie seinerzeit Post- und Lastfuhrwerk die Straße belebte, wird durch den Autoverkehr nicht mehr kommen, aber der rege Verkehr auf den Straßen bringt allein ein paar Wirtschaftsvorteile. Ganze Landesteile, welche einer Bahnverbindung noch lange Zeit werden entbehren müssen, das untere Mühlviertel zum Beispiel (wo Stern & Hafferl viele Bahnprojekte bearbeitet hatte, d. Vf.), kommen aber erst durch die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs für Personen und Waren wieder zu raschen Verbindungen.“



Busse der „Oberkraft“ auf einem Marktplatz, 1930

Entgegen allen skeptischen Prophezeiungen setzte sich jedoch in den nächsten Jahren der Aufstieg des Motorverkehrs in Oberösterreich in vollem Umfang durch. 1924, das Jahr des Todes von Dr. Ing. Stern, bedeutete den „Urknall“ für die Verkehrserschließung unseres Bundeslandes durch öffentliche Automobillinien. Die Postverwaltung nahm den Betrieb einzelner, bereits vor dem Kriege eröffneter Linien wieder auf und noch wichtiger, die „Oberösterreichische Kraftwagenverkehrs-AG“ (Oberkraft) wurde gegründet. Hauptaktionäre waren voran das Land Oberösterreich und die Bank für Oberösterreich und Salzburg (wie bei den EW Stern & Hafferl AG) sowie Bürgermeister von Gemeinden.

1925 verfügte die Oberkraft über einen Buspark von 51 Fahrzeugen und zwei LKW. Sie beförderte 1924 81.000, 1931 schon über 1.000.000 Fahrgäste. 1928 entstand als dritte kapitalkräftige Busgesellschaft die „Bundesbahn-Kraftwagen-Unternehmung“ (später „Kraftwagenbetrieb Österreichischer Bundesbahnen / KÖB“).

Am 1. Jänner 1938 hatte das Busnetz Oberösterreichs eine Länge von 3633 Kilometern, von denen 59 % von der „Oberkraft“, 18 % von der „KÖB“, 7 % von der Post und 16 % von 31 privaten Firmen, darunter der Fa. Stern & Hafferl, betrieben wurden. Es war damit wesentlich umfangreicher als das Bahnnetz geworden.

In der Bahnbetriebsentwicklung der zwanziger und dreißiger Jahre hatte daher Stern & Hafferl, wie beim betreffenden Abschnitt geschildert worden ist, sehr zu kämpfen. Man bediente sich schon vieler Werbemaßnahmen für den Bahnverkehr, erließ Aufrufe gegen die Motorkonkurrenz, und startete Versuche oder gab Gutachten in Auftrag, um den Staat, das Land und die Bevölkerung erneut von den Vorteilen des Bahnbetriebes zu überzeugen.

### *Der erste Bus und eine erste Linie rund um den Attersee*

Am 10. Jänner 1928 suchte nach einem Vorantrag vom Dezember 1927 die Bau- und Betriebsunternehmung Stern & Hafferl bei der Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck um die Erteilung einer eigenen und ersten Auto(bus)konzession an.

Dem Ersuchen wurde stattgegeben, und man mietete für den Sommerkursverkehr 1928 einen offenen, eben aufgekommene Gesellschaftswagen der Post mit 14 Plätzen an, um mit Uferrundfahrten die alte Idee einer Seeuferbahn einigermaßen zu verwirklichen. Diese hätte von Weyregg über Kammer nach Seewalchen und Attersee bis Unterach führen sollen, bzw. von Weyregg über Steinbach nach Weißenbach und Unterach. Nun fuhr man von Unterach aus, sowohl am West- als auch am Ostufer bis Kammer und zurück, wodurch die Lokalbahn Unterach-See eine Verbesserung der Frequenz erfahren hat.

Der Verkehr muss sich gut angelassen haben, wenn auch zwischenzeitlich die „Oberkraft“ als zweiter Betreiber im Kursbuch aufscheint. Als diese Linie 1937 die Post erworben hat, glaubte sie auch die Stern & Hafferl-Konzession gekauft zu haben. Nach einem Rechtsstreit verlangte die Post daher, dass die Stern & Hafferl-Linie nicht mehr bei den Kraftfahrplandiensten im Kursbuch mit veröffentlicht werden dürfe. Man musste sie daher, auch auf Druck der neuen Machthaber 1938, als ergänzende Uferrundfahrt des Schiffsfahrplanes vom Attersee anbieten.



Der erste Stern & Hafferlsche Schaubus am Attersee, 1928

Nach der Inbetriebnahme 1928 wurden auch kombinierte Fahrkarten für die Lokalbahn Attersee-Vöcklamarkt, Unterach-See, die Attersee- und Mondseeschiffahrt sowie die Busrundfahrten von Stern & Hafferl aufgelegt, um den Tourismusverkehr mit den eigenen Betriebsmitteln besser gegen 1929 weiter eingerichtete Autolinien zu verteidigen. Insbesondere die Post konkurrenzierte in der Zeit schwerster Wirtschaftslage mit Niedrigstpreisen.

Vor diesem Hintergrund und als Folge der nach 1938 spürbaren Straßenverkehrseuphorie beantragte die fast im Alleineigentum der Stern & Hafferl-Gesellschafter befindliche Lokalbahn Unterach-See am 19. August 1938 die Verleihung einer Kraftfahrlinienkonzession anstelle des Lokalbahnbetriebes. Dieser Ersatzverkehr sollte mit der Ringlinie um den Attersee betrieben und die Gebäude als Werkstätte und Busgarage weiter verwendet werden. (Damit in Zusammenhang stand gewiss die 1937 eröffnete Linie der „Oberkraft“ Gmunden-Mondsee) Nach mehrfachen Urganzen der Bewilligung zur Umstellung auf Autobusbetrieb wurde der Lokalbahn-AG am 31. März 1940 mitgeteilt, dass diesem Ansuchen nicht „nähergetreten werden könne“, weil „...Umstellungen von Straßenbahnen auf Omnibusbetrieb bis auf weiteres unzulässig“ wären.

Im Laufe der Kriegsjahre musste der schon bewährte Rundfahrtbusbetrieb mangels vorhandener Fahrzeuge (zwei Busse waren in den „Krieg gezogen“) überhaupt vorübergehend aufgelassen werden, um erst 1945 – 1947 eine Neuaufnahme bzw. Wiederbelebung und Ausdehnung zu erfahren.

# Die Elektrizitäts-Werke Stern & Hafferl A.G. bis zur Fusion 1929

## Die Finanzierungslage unter neuer Führung

Alles war im Investitions- Fluss, als die Gründer des Unternehmens und Präsidenten nacheinander 1924 und 1925 verstarben. Die Leitung im Verwaltungsrat als Präsident übernahm bis 1928 Dr. Ernst Jaeger, die neu geschaffene Stelle eines Generaldirektors Dr. Richard Stepski von Doliwa, Großaktionär und Chef der Bank für Oberösterreich und Salzburg. Von den Gründerfamilien gehörten jetzt Ing. Karl Stern, Direktor Franz Hafferl und Dr. Ernst Jaeger junior dem Verwaltungsrat an, von den neuen Aktionären Dr. Stepski und Ing. Chuard. Direktorenposten im Unternehmen bekleideten vom alten Team die Herren La Roche und Braunauer, und aus den Gründerfamilien Karl Stern und Franz Hafferl.

Die Fertigstellung der bisher größten Bauvorhaben, des Wasserkraftwerkes Ranna und des Dampfkraftwerkes Timelkam standen vor ihrem Abschluss, der Bau eines Umspannwerkes als Verbundzentrale in Gmunden war fertig geplant, als die Geldmitteln dafür knapp wurden und in der jungen Republik überhaupt nur sehr beschränkt aufzutreiben waren.

Zuletzt war noch 1923 das Aktienkapital von 150 auf 200 Millionen Kronen erhöht worden und 1924 eine Anleihe von 12 Milliarden Kronen in Teilschuldverschreibungen über die Bühne gegangen. Zur Deckung des folgenden finanziellen Bedarfes konnten keine Gelder mehr aus einer Aktienerhöhung oder Eigenmitteln zur Verfügung gestellt werden und es musste daher teures Bankkapital in Anspruch genommen werden. Die damals hohen Bankzinsen veranlassten das Unternehmen, sich um einen langfristigen Auslandskredit umzusehen. Im Jahre 1925 kamen die Verhandlungen mit der „Bank für Elektrische Unternehmungen“ in Zürich zu einem Abschluss, als die Schillings- Währungsreform bereits gegriffen hatte. Durch Gewährung eines langfristigen Hypothekarkredites in der Höhe von zehn Millionen Schweizer Franken konnten sämtliche Bankschulden abgedeckt und auch die Mittel für die Fertigstellung der begonnen Bauten bereitgestellt werden. Bereits im August 1925 erwies es sich noch einmal als notwendig, darüberhinaus auch einen zweiten langfristigen Kredit aus der Dollarleihe des Landes Oberösterreich im Betrage von 535.000 US-Dollar aufzunehmen. Mit diesem Betrag sollte eine zeitgemäße Ausgestaltung und Erweiterung

der Kraftwerke, Stauanlagen und Leitungen erfolgen.

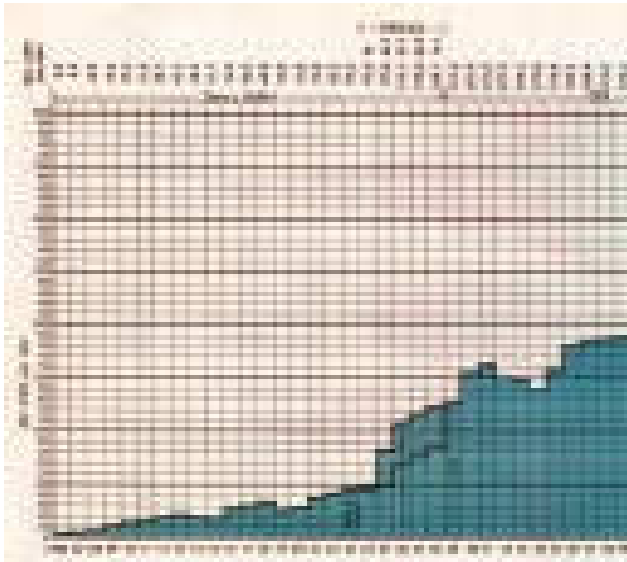


Der Netz der EW Stern & Hafferl AG in Oberösterreich, 1925

Die unterschiedliche Höhe der Stromeinnahmen bedingte natürlich die Notwendigkeit der Aufnahme dieser ausländischen Mitteln zur Finanzierung der Kraftwerksbauten. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges war es einfach nicht möglich, den Strompreis entsprechend den gestiegenen Entstehungskosten anzugleichen. Dies verursachte einen kapitalmäßigen Substanzverzehr, der die geschilderte Kreditaufnahme unbedingt notwendig machte. Die ständig steigende Nachfrage nach Strom, verschiedene gesetzliche Begünstigungen und das vor allem durch den weiteren Ausbau steigende Stromangebot ließen aber in den folgenden Jahren gute Einnahmesteigerungen erwarten. Hier liegt die Begründung, warum man sich trotz der vorangegangenen Inflationsperiode mit instabilen Wirtschaftsverhältnissen auf eine beachtliche Auslandsverschuldung einlassen konnte. Wie richtig diese Entscheidungen waren, zeigt die rasche und gesunde Entwicklung des Unternehmens bis zum Jahre

1929, dem Zeitpunkt der Fusion mit der O.W.E.A.G. und gerade am Vorabend der Weltwirtschaftskrise.

### ***Letzte Investitionen im Kraftwerks- und Anlagenbereich***



Die Entwicklung der Stromerzeugung der EW Stern & Hafferl von 1906 bis 1929 und der ÖKA von 1930 bis 1939

Das Ansteigen des Strombedarfes in den zwanziger Jahren bedingte neue Kraftquellen. Nachweislich steigerten die EW die Stromerzeugung von 60 Millionen KWh (1920) auf 170 Millionen KWh (1928), verdreifachten also ihre elektrische Energieproduktion. Dies war bis 1923 durch die bereits geschilderten Kraftwerksbauten in der Liechtensteinklamm und in Frankenburg geschehen und sollte durch die Inbetriebnahme von Ranna 1925 und Timelkam 1926 ihre Fortsetzung und einen Höhepunkt erfahren. Dazu kamen die Erweiterungen bestehender Kraftwerke wie des Traunfall-, Steeg- und Gosauwerkes bis 1929, ein neues Umspannwerk 1925, zahlreiche Transformatorenbauten und ein gewaltiger Netzausbau wie erweiterter Verbundbetrieb.

Das Traunfallwerk nützte 1924 die Gelegenheit einer konstant größer gewordenen Seeabflussmenge aus dem Traunsee durch Aufstellung einer vierten Turbine, um 2.500 PS mehr an Leistung zu gewinnen. In diesem Zusammenhang erfuhr auch die Leistungsfähigkeit des Leitungsnetzes von Steeg zum Traunfall eine Erweiterung von 25.000 Volt auf 50.000 Volt.

Zum Zweck der Elektrifizierung der Strecke Stainach/Irdning- Attnang/ Puchheim musste in der Zentrale Steeg ein Umbau vorgenommen werden, der rechtzeitig zum elektrischen Betrieb der Strecke 1924 vollendet war. Es wurde ein zweiter Rohrstrang gelegt und zwei

Einphasen- Wechselstromaggregate von zusammen 7.360 kW Leistung aufgestellt. Die Anlage Steeg war ein Spitzenkraftwerk, welches mit dem Drehstromteil in das oberösterreichische Überlandnetz arbeitete und mit dem Wechselstromteil die genannte Bundesbahnlinie versorgte. Die Wasserverhältnisse hier wurden durch das obere Werk Gosau (III) wesentlich beeinflusst.

Dieses Werk war ein Winterspeicherwerk, das den Vorderen Gosausee als Staubecken benützte. Der normale Seespiegel wurde durch Errichtung eines 20 Meter hohen Staudammes aufgestaut, wodurch ein Fassungsvermögen von 1,5 Millionen Kubikmeter gewonnen wurde. Da der Gesamtjahresabfluss des Gosaubaches beim vorderen See ungefähr 45 Millionen Kubikmeter, der Speicherraum jedoch nur 11 Millionen betrug, legte der bis 70 Meter tiefe See den Gedanken nahe, den Stauraum durch Absenkung des Sees unter sein ursprüngliches Niveau zu vergrößern. Dies geschah von 1928 bis 1929 durch Einrichtung einer zweifachen Schwimmpumpenanlage, welche das Wasser in den Entnahmestollen auch dann zu pumpen vermochte, wenn die Absenkung 40 m unter den tiefsten Seestand getrieben würde. Der nutzbare Stauraum wurde durch diese Maßnahme um 5 Millionen Kubikmeter vergrößert.

Die Inbetriebsetzung des Kraftwerkes Ranna erfolgte am 30. Oktober 1925 mit 8.000 PS. Da das Werk direkt an der Donau lag, waren auch günstige Voraussetzungen für einen Speicherbetrieb gegeben. Der Strom wurde über eine 50 kV Betriebssammelschiene nach Gmunden geliefert, wo der bestehende Stützpunkt zu einem zentralen Umspannwerk und späteren Landeslastverteiler ausgebaut werden sollte.

Im Jahre 1926 erfolgte die Fertigstellung einer neuen, weit größeren Dampfzentrale in Timelkam, des letzten Kraftwerksbaues der EW Stern & Hafferl AG. Das Werk konnte mit seiner Leistung von 9.500 PS im Verbund mit den Speicherwerken und dem zweiten Dampfkraftwerk Frankenburg den winterlichen Wassermangel der Laufkraftwerke ausgleichen und ebenso einigermaßen den Mehrbedarf im Winter decken. Bei der Errichtung spielte auch der Aspekt der Westbahnelektrifizierung eine Rolle, da man sich hier einen regelmäßigen und größeren Stromabsatz erwartete. Das Werk in Frankenburg diente schon ab 1925 nur mehr als Reserveanlage.

Neu errichtet wurden speziell wegen der beiden neuen Großkraftwerksanlagen das Umspannwerk und die Schaltstation Gmunden I und II (für 25 kV bzw. 10 kV) nach den Plänen von Wilhelm Albeseder und Mauritz Balzarek. Im Jahre 1924 begann der Umbau des zweiten kV-Stranges Traunfall-Gmunden-Steeg auf 50 kV und





Die Schwimm-Absenkpumpenanlage zum Kraftwerk Gosau III, von 1926 bis 1929 gebaut



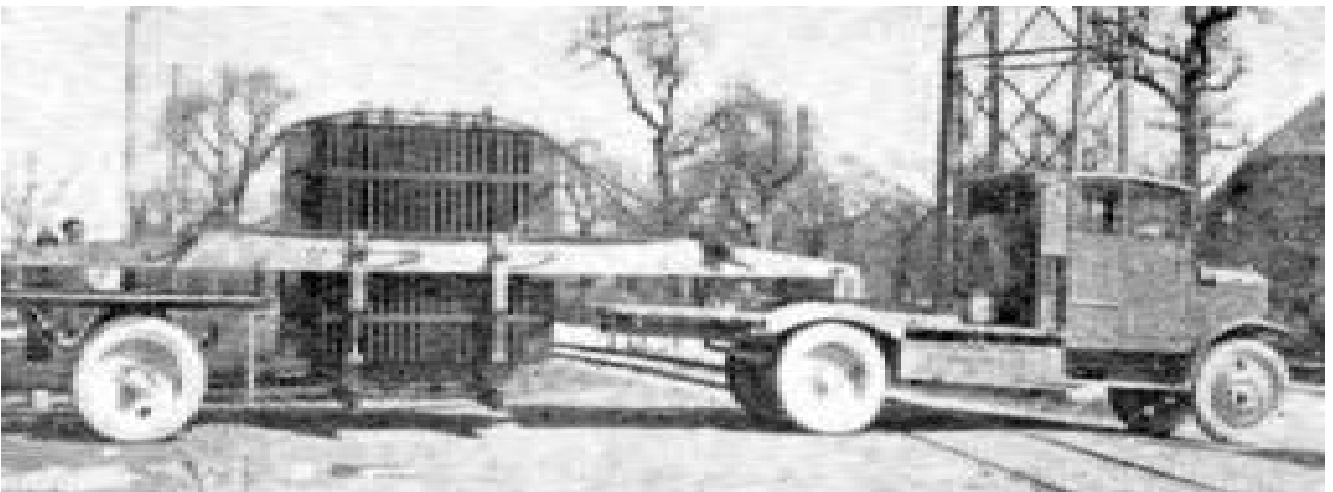
Das Umspannwerk in Gmunden, von 1924 bis 1926 errichtet



Das Wasserkraftwerk Ranna, 1927



Die Dampfkraftwerksanlage Timelkam, 1926



Transport eines Transformators auf eigenem Lastkraftwagen, 1929

gleichzeitig wurde mit dem Bau des 50 kV-Schalthauses in Gmunden begonnen. Bereits im Frühjahr 1925 konnte mit den Montagearbeiten angefangen werden. Ausgerüstet wurde das 50 kV-Schaltheus mit einer 45 kV-Sammelschiene, zwei Leitungsabzweigen für Steeg und Traunfall und zwei Trafoabzweigen. In die an die Vorderseite des Schalthauses angebauten zwei Trafoszellen kamen zwei Trafos mit Wasserkühlung. Den dringenden Betriebsverhältnissen entsprechend setzte man die Arbeiten im Herbst 1925 mit dem Bau des 25kV- und 10kV-Schalthauses sowie des Mitteltores fort, in dem die Diensträume, der Telefonraum, die Werkstätte und im zweiten Stock ein Wasserreservoir für die Trafokühlung im Winter vorgesehen waren. Ausgeführt und ausgerüstet wurden in der 25 kV-Anlage vier Leitungsabzweige Traunfall, Offensee, Steyr und Timelkam, vier Trafoabzweige und zwei 25 kV-Sammelschienen. In der 10 kV-Anlage entstanden hingegen zwei Leitungsabzweige Hatschek-Pinsdorf und Vorchdorf, zwei Kabelabzweige Gmunden und Werkstätte, zwei Trafoabzweige, eine Eigenbedarfszelle und zwei Reservezellen. Zur Verwendung kamen BBC-Schalter. Für die Anspeisung der 10 kV-Sammelschiene wurden zwei Transformatoren aufgestellt. Im Sommer 1926 konnte alles mit der gleichzeitig neu gebauten 25 kV-Leitung Gmunden- Timelkam in Betrieb gehen. 1927 folgten dann die letzten Ergänzungsarbeiten. Mit der Inbetriebsetzung war eine wesentliche Verbesserung in der Stromversorgung wie auch für den Verbundbetrieb zwischen Alpenwerken und Flachland erreicht worden. Für die Aufgabe der zentralen Lenkung entstand hier infolge der günstigen Lage im Netz, aber erst 1931 und schon zu Zeiten der ÖKA, die wichtige Dienststelle „Landes-Lastverteiler“.

Auch das Schalt- und Umspannwerk in St.Johann/ Pongau zwecks besserer Einspeisung von Strom ins Netz der Salzburger Aktiengesellschaft für Elektrizität (SAFE) konnte genauso wie die Umspannstationen in Altheim und Ried 1926 wegen Übernahme der Überlandwerke-Innkreis- Aktiengesellschaft fertiggestellt und endlich 1929 das zentrale Trafomagazin und die Betriebs- Garagenhalle in Gmunden eröffnet werden.

Verbesserungsarbeiten, aber auch bereits Renovierungen betrafen 1926 den Traunfall- Stollen, den Offensee I - Oberwasserkanal, die erste Speicherpumpe des Gosauwerkes III , 1927 die Modernisierung von Schalt- und Trafostationen, 1928 die Neubauten von größeren Trafos in Lenzing und Annaberg, den Umbau der Schaltanlagen in Steeg und Offensee II, einen neuen Trafotyp in Großarl II sowie elf kleinere Trafoanlagen und schließlich 1929 die zweite Speicherpumpe in Gosau III, die zweiten

Aggregate in Gosau III und Offensee II wie die völlige Erneuerung des Umspannwerkes in Ebensee.

### ***Die Aluminiumwerke in Steeg***

bildeten einen integrierenden Bestandteil der E- Werke. Man bemühte sich um eine gute Auftragslage und einen zeitgemäßen Ausbau der Anlagen. So erwähnen die Geschäftsberichte von 1924 bis 1929/1930 von nur z.B. zweiwöchigem Stillstand der Werke 1924, als bei steigenden Preisen für Aluminium ein befriedigender Geschäftserfolg erzielt worden ist. 1925 wurde der Betrieb erst im Mai aufgenommen und bis November geführt, weil Wassermangel herrschte und daher Stromeinsparung angesagt war. 1926 wird berichtet, dass die Werke dank der günstigen Wasserverhältnisse von Mitte Feber bis Ende Dezember gearbeitet haben und gegenüber den Vorjahren auch eine wesentlich größere Produktion erzielt worden ist.



Werbung der Aluminiumfabrik Steeg für seine Produkte, 1929

Der Verkauf der Aluminiumprodukte konnte durch neue Abkommen geregelt werden, womit die gesamte Erzeugung für die nächsten Jahre einen festen Abnehmerkreis gefunden hat. 1927 stand deshalb die Fabrik während des ganzen Jahres in Betrieb. 1928 ist von einer 10%-igen Produktionssteigerung im Jahr die Rede und Höchstziffern seit dem Bestehen der Fabriken. Rationalisierungsmassnahmen haben 1929 die rückgängige Preisbewegung bei Aluminium ausgleichen können.

1926 gingen die von der Montana AG etwas früher am Seeufer nahe der Kraftzentrale Steeg erworbenen, 1915 für metallurgische Zwecke errichteten Gebäude in den Besitz der E-Werke über und bildeten einen brauchbaren Zuwachs für die Aluminium Fabriken.

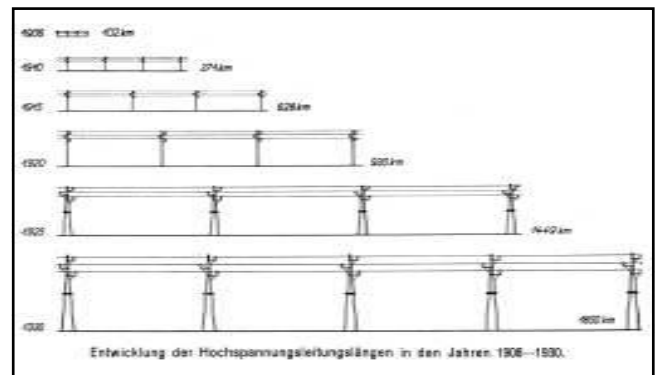
Größere Umbau- und Erneuerungsarbeiten blieben bis 1938 Projekte, bis damals speziell die Hallenbauten neu entstanden sind. Ing. Karl Stern kümmerte sich als erster Betriebsleiter und Vizepräsident der E-Werke wie der ÖKA und technischer Oberleiter persönlich um die Fabriken und deren Belegschaft.

***Der Aufbau und Ausbau des Versorgungsgebietes, Werbetätigkeit durch eine eigene Konsumentenzeitung sowie Preisausschreiben und Wettbewerbe***

Nach der laufenden Schaffung von erheblichen Kapazitäten wurde bald das Augenmerk auf die Erweiterung, Verdichtung und Erhaltung der Leitungsnetze gerichtet. Die Ausdehnung des bisherigen Versorgungsgebietes wurde besonders im westlichen Innviertel durch zahlreiche kleinere Stromlieferungsunternehmungen beeinträchtigt. Im Jahre 1926 gelang es jedoch, durch den Auflösungsbeschluss der Überlandwerke-Innkreis-AG, welche die Versorgung von Bayern her auf der Strecke längs der Salzach und des Inns von Oberndorf bis über Braunau hinaus vorgenommen hatte, dieses Gebiet an das Netz der E-Werke anzugliedern.

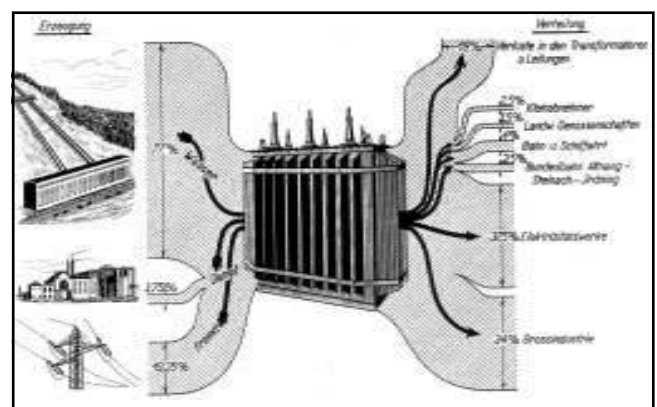
In den Jahren 1927 und 1928 verdichteten sich die Beziehungen zwischen Stern & Hafferl und den elektrizitätswirtschaftlichen Interessen des Landes Salzburg, das durch Mangel an Energieabsatz Probleme bekommen hatte. Stern & Hafferl war ja an der SAFE beteiligt und hatte die Haftung für die von der SAFE aufgenommenen Auslandskredite übernommen. So entschloss man sich, 1927 etwa 80 % der Jahreserzeugung der SAFE sowie Trafo und eine Leitung vom Bären- zum Plankenauwerk zu übernehmen. Das Land Salzburg sicherte dafür Stern & Hafferl vertraglich besondere Vorrechte in der Verwer-

tung der Salzburger Wasserkräfte und beim Ausbau von Leitungsanlagen zu. Diese Rechte sollten beim geplanten ÖKA-Tauernprojekt noch eine Rolle spielen.



Der Ausbau der Stromleitungen bis 1929

Hatte man 1917 noch über 30.000 PS Werksleistung verfügt, waren es 1925 62.000 und 1929 70.000 PS geworden, welche 1919 52 Millionen kWh und 1928 168 Millionen kWh erzeugt haben. Dafür entwickelte sich die Länge der Hochspannungsleitungen von 1920 bis 1928 von 930 km auf 1661 km. Die hat sich also verdoppelt, als die Stromabgabe selbst eine Verdreifachung erfuhr. Man kann davon ausgehen, dass in den zwanziger Jahren etwa hundert Trafostationen entstanden sind. Erwähnt werden z.B. allein für 1926 14 neue Trafo und 8250 Stück Maste. 1928/ 29 besaßen die E-Werke in Oberösterreich und Salzburg ein Versorgungsgebiet von 8.500 km<sup>2</sup>. Innerhalb dieses Raumes gab es 130 eigene Netze, weiters 256 Genossenschaften, 104 industrielle Betriebe und 20 meist kommunale E-Werke, die versorgt worden sind.



Die Abnehmergruppen der EW Stern & Hafferl, 1929

Mit der Zunahme der Stromerzeugung galt es, sich wieder einmal wie schon 1910 verstärkt um die Ausgestaltung des Absatzmarktes zu kümmern. Stern

& Hafferl betrieb daher rechtzeitig intensiv Werbung am Elektrizitätssektor. Diese erstreckte sich nicht mehr alleine auf industrielle, gewerbliche und wie nach dem Ersten Weltkrieg besonders landwirtschaftliche Betriebe, sondern auch und gerade auf die Haushalte. Für ihre Versorgung, besonders mit Nachtstrom lag noch ein großes Arbeitsfeld brach. Als wirksame Werbemaßnahme gaben die E-Werke als erstes Elektrizitätsunternehmen Österreichs ab Jänner 1928 ein monatlich erscheinendes Nachrichtenblatt heraus, welches allen Stromabnehmern unentgeltlich zugestellt wurde. Darin wurde speziell fachkundlicher Rat bezüglich Verwertung von Elektrizität im Haushalt gegeben. Mit anfangs zehn und im Dezember 1928 schon 20 Seiten pro Ausgabe wurden auch die Betriebs- und Bauunternehmung Stern & Hafferl, die G.E.A.G. und die Aluminiumwerke beworben. Speziell alle Arten von Heiz- und Kochapparaten, Föhngeräte und Staubsauger oder Warmwasser- Aufbereitungsgeräte und sogar schon Elektrolastfahrzeugen in Form von Lager-Elektrokarren hat man darin vorgestellt. Vorsichtsmaßnahmen wie gute Erdung gehörten natürlich ebenso zu den Themenbereichen wie gewerbliche Nutzung und wieder landwirtschaftlicher Einsatz von Strom oder die Festbeleuchtung von Orten.

Monatlich gab es auch ein Preisausschreiben und fallweise andere Wettbewerbe, welche die E-Werke Stern & Hafferl auch in die regionalen Zeitungen brachten. Dazu kamen Kochvorführungen, z.B. im Monat Mai 1928 in den Orten Goisern, Alt-Aussee, Bad Ischl, Mondsee, St. Gilgen, St. Wolfgang, Mattighofen und Altheim. Geplant waren für den Juni weitere solche an 24 Orten des Versorgungsgebietes.



Abbildung von Gewinnen für die monatlichen Preisausschreibungen des Nachrichtenblattes

### ***Die EW planten für eine lange Zukunft vor, die heute Wirklichkeit ist***

Nachdem 1926 die letzten Kraftwerke fertig gestellt waren, setzte eine Phase ein, welche sich eigentlich, wenn man auch die Zeit der ÖKA einbezieht, über 15 Jahre nur mit neuen Wasserkraftvorhaben beschäftigen sollte.

Wir kennen noch die vielen Planungen von Josef Stern an fast allen kleineren, noch nicht mit Kraftwerken bestückten Seen und auch größeren Flüssen des Landes in den ersten Nachkriegsjahren. Jetzt, am Ende der Selbstständigkeit der E- Werke Stern & Hafferl standen 1929 das Speicherwerk Koppentraun, eine Laufwerksgruppe Untere Traun mit fünf Kraftwerken, eine an der Oberen Enns mit vier und eine weitere an der Unteren Enns mit drei sowie ein zweites Speicherwerk Große Enns zur Diskussion - zusammen mit einem Leistungsvolumen von 427.000 kW und einer Erzeugungskapazität von 2.6 Millionen kWh im Jahr. Gleichzeitig entstand langsam das Projekt Tauernkraftwerke für einen Stromexport nach Deutschland.

Die Vorgeschichte dazu geht sowohl auf Projekte der E-Werke selbst als den Ankauf von Fremdprojekten und Konzessionen zurück. Die Koppentraun- Werksanlage mit geplanten 60.000 PS war noch eine Idee von Josef Stern, die nun neu belebt worden ist und noch heute überdacht wird. Eine eigenständige Planung bestand ebenfalls 1926 in einem Seewerk Gmunden, einem



Titelkopf des „Nachrichtenblattes der EW Stern & Hafferl“ mit Weihnachtswerbung, Dezember 1928

Kraftwerksbau vor der Spinnerei Theresienthal, das 1952 neuerlich vorgestellt, aber erst 1969 verwirklicht worden ist.

Bestrebungen, die Untere Traun zu erschließen, hatten mehrere Väter. Den Projektbetreiber Kommerzialrat Hinterschweiger, einen Welser Großindustriellen, und den Erwerber seiner Unterlagen im August 1925, die E- Werke Stern & Hafferl, welche diese Basis durch eigene Entwürfe erweitert haben.

Es ging darum, einerseits die Untere Traun und andererseits die einfließende Alm zu nutzen. Dies sollte durch eine Ausnützung des Traungefälles zwischen Lambach und Wels sowie Wels und Linz geschehen. Kraftwerke in Saag, Perwend, Hörsching sowie zweimal bei Linz hätten dabei meist 20 Meter betragende Nutzfalldhöhen verwendet und zusammen bis 80.000 kW Arbeitsleistung erbracht. Das sogenannte Alm-Projekt sah dagegen die Ausnutzung des unterhalb von Lambach in die Traun mündenden Almflusses durch Verwertung eines Gefälles von 24 m vor, das zwar nur eine Leistung von 3.000 PS erzielt hätte, aber so das Triebwasser der Alm für die Vorhaben an der Unteren Traun besser genutzt hätte. 1928 konnten die ersten drei Stufen- Planungen bereits als baureif bezeichnet werden. Das Kraftwerk Lambach-Saag der neunziger Jahre des 20. Jahrhunderts war ein Ergebnis dieser Vorstudien.

An der Enns und Steyr wiederum war die Geschiebeführung lange ein unüberwindliches Problem geblieben, das Josef Stern mit dem Stand der damaligen Technik nicht lösen konnte. Erst die O.W.E.A.G., die Gemeinde Wien und die Züricher Bank für elektrische Unternehmungen ließen Unterlagen dazu sowie Konzessionsansuchen von 1924 bis 1926 ausarbeiten, welche die ÖKA dann 1929 erbt und im Zweiten Krieg ab 1941 für den Ausbau der Enns verwendet hat. Die Steyr blieb deshalb und der Inn überhaupt als Projektgebiete ausgespart und auch die Donauzuflüsse aus dem Mühlviertel waren nach dem Bau von Partenstein und Ranna kaum mehr in Projekte einbezogen.

Das Tauern-Kraftwerke-Projekt stand wie erwähnt im Zusammenhang mit der SAFE und ihrer alten Verknüpfung zu den EW Stern & Hafferl. Es waren alte Ideen von Josef Stern, der seine Speicherkraftwerksketten beim Bergsteigen schon im Geiste vor sich gesehen und sie dann vielerorts propagiert hat. Dr. Ing. Georg Beurle, einem Sohn von Dr. Carl Beurle und technischen Fachrat der ÖKA ist es aber zu verdanken, dass erstens die Grundidee von Josef Stern nicht vergessen und geleugnet worden ist und die ganze Projektkette selbst schon 1930

und später eine hervorragende Bearbeitung erfahren hat.

### ***Die Fusion zur Österreichischen Kraftwerke Aktiengesellschaft und deren Weiter-Bestand auf Basis der EW Stern & Hafferl AG***

Die Entwicklung einer anfangs mit wenig Fremdbeteiligung begründeten Aktiengesellschaft war logischerweise ab einer gewissen Größenordnung des Unternehmens von Kapitalkräften abhängig, welche den Einfluss auf die wichtigsten Entscheidungen fast unabhängig von den nun in eine Minderheits-Beteiligung gedrängten Gründerfamilien geltend machen konnten und gemacht haben. Nach späteren Aufzeichnungen besaßen die Familien Stern-Neumann-Schreckender, Hafferl und Jaeger nach vielfachen Aktienkapital-Aufstockungen 1929 etwa nur mehr neun Prozent aller Aktien und damit am Eigentum. Nur Anton Hafferl hatte 1927 die Hälfte seiner Papiere an das Land Oberösterreich verkauft, den Rest aber behalten, während sein Bruder die gleichen Anteile wie 1925 gehalten hat und die Familien Stern-Neumann-Schreckeneder ihren Part durch Zukäufe sogar bis 1944 erhöhen konnten, wozu speziell die Geschicklichkeit von Hugo Neumann beigetragen hat. Hauptaktionäre waren aber das Land Oberösterreich und die Bank für Oberösterreich und Salzburg, weitere Aktien hielten die Familien Stepski von Doliwa und mehrere Kleinaktionäre. Von den ersten Geldgebern und Beteiligten haben sich darunter 1929 noch die Familien Jaeger und Marx befunden.

In Konkurrenz zur EW Stern & Hafferl AG befand sich von Anfang an die durch Dr. Carl Beurle 1919 begründete und später auch im Aktienbesitz der Republik Österreich, des Landes Oberösterreich, der Linzer E.S.G. und der Steyrer Waffenwerke befindliche Oberösterreichische Wasserkraft- und Elektrizitäts-Gesellschaft (OWEAG). Sie war eher als Ergänzungsunternehmen der Linzer E.S.G. gedacht, um den Strommarkt dort und im Mühlviertel abzudecken. Nach kleinen Anfängen im Mühlviertel und Konzessionserwerbungen hatte man zwar 1924 mit dem Groß- Kraftwerk Partenstein einen großen Wurf gemacht, aber im Vergleich zu den E-Werken Stern & Hafferl A.G. mit 620 Großabnehmern nur über vier und somit einen recht engen Abnehmerkreis verfügt. Genauso wie die E-Werke durch den Bau von Ranna, hatte man sich Auslandskapital beschaffen müssen und stand schon länger bei der „Züricher Bank für elektrische Unternehmungen“ in der Kreide.

Während die EW Stern & Hafferl bis 1929 ein über die Landesgrenzen ausgedehntes Stromnetz mit zahlreichen

Kraftwerken und Anlagen unterhalten haben, das zu den größten der jungen Republik zählte, blieb die OWEAG ein auf den Linzer Umraum und durch Stromverbundverträge mit dem Wiener Raum verknüpftes Klein-Unternehmen, das bloß das Kraftwerk Partenstein einsetzen konnte.

Es lag nun einmal im Interesse der Linzer Kreise, man muss schon sagen auch aus Gründen einer einheitlichen Landes- Energieversorgung, seien es die Landesregierung oder die Mächtigen der Wirtschaft wie die Oberbank mit Stepski auf der einen Seite und noch einmal das Land sowie die Republik und die Aktionäre der E.S.G. und die Waffenfabrik auf der anderen Seite, die beiden Unternehmen miteinander zu fusionieren. Es saßen in den Verwaltungsräten bei beiden Firmen auch fast die gleichen Personen. Dazu gesellten sich Eigeninteressen bestimmter Art, die schon beschrieben wurden, und der mächtige Einfluss der „Züricher Bank für elektrische Unternehmungen“, der beide Gesellschaften stark verpflichtet waren und von der man noch weitere Gelder für Energiebauten erwartet hat. Behauptet wird, dass anfangs 1929 die OWEAG an der Enns Kraftwerke bauen wollte und wieder Schweizer Kapital brauchte. Die Elektrobank forderte aber die Zusammenfassung der beiden Gesellschaften und brachte den Stein so ins Rollen. Tatsächlich wurden nun Besprechungen und Verhandlungen eingeleitet, als deren Schiedsrichter speziell zur gerechten Bewertung des Eigentums der beiden Gesellschaften Generaldirektor Dr. Schuster von den Wittkowitz Eisenwerken gewonnen wurde.

Es gibt die beiden außerordentlichen General- Versammlungen beider Unternehmen in der Linzer Oberbank und dem Gmundner Rathaus samt Protokolltexten, denen lange Verhandlungen zu Grunde lagen, die Problematik der Wertaus- und -umtauschung der jeweiligen Aktien, an der das Vorhaben fast gescheitert wäre, sowie den Text des Fusionsvertrages vom 19. Oktober 1929, den das Bundeskanzleramt erst am 23. Dezember genehmigt hat, der inhaltlich aber rückwirkend vom 1. Jänner 1929 an gelten sollte. Die Eintragung ins Handelsregister Wels fand schließlich am 28. Dezember statt.

Im Fusionsvertrag steht „Auf Grund der von den außerordentlichen Generalversammlungen der ...Gesellschaften erteilten Ermächtigungen schließen die gefertigten Herren Präsident Dr. Richard Stepski und Vizepräsident Ing. Karl Stern als Bevollmächtigte des Verwaltungsrates der EW Stern & Hafferl AG, ... und ...Präsident Dr. h. c. Georg Günther und Generaldirektor Heinrich Schlosser als Bevollmächtigte des Verwaltungsrates der ....(OWEAG) folgenden Fusionsvertrag:

1) Die Elektrizitätswerke Stern & Hafferl Aktiengesellschaft wird durch Vereinigung mit der .... (OWEAG), deren Firmaname gleichzeitig in Österreichische Kraftwerke Aktiengesellschaft (ÖKA) abgeändert wird, auf Grundlage der als Beilagen 1 und 2 beigeschlossenen Bilanzen beider Gesellschaften vom 31. Dezember 1928....aufgelöst.....

2) a) Die ....(OWEAG), nunmehr...(ÖKA) legt zunächst ihre derzeit im Umlauf befindlichen Stück 1.800.000 Aktien im Nennwerte von je S 10,- im Verhältnis von 9 alten zu einer neuen Aktie, demnach in 200.000 Stück Aktien zum Nennwert von je S 90,- zusammen und erhöht gleichzeitig das Grundkapital von derzeit Nominale S. 18.000.000,- - auf Nominale S. 20.000.000,- - durch Übertragung der Kapitalrücklage von S 2.000.000,- - auf (das) Aktienkapitalkonto unter Abstempelung des Nennbetrages der Aktien von S 90,- auf S. 100.- - , die bereits den neuen Firmenwortlaut zu tragen haben.

b) Die Österreichische Kraftwerke AG erhöht nach Durchführung des sub a) gefassten Beschlusses ihr nunmehr auf S 20.000.000,— lautendes Aktienkapital durch Ausgabe von 200.000 Stück voll eingezahlten, auf den Inhaber lautenden, ab 1. Jänner 1929 dividendenberechtigten Aktien im Nennbetrag von je S 100,- - auf Nominale S 40.000.000,- - und überlässt diese gesamten 200.000 Stück neuen Aktien den Aktionären der EW Stern & Hafferl AG im Umtauschwege derart, dass denselben gegen Einlieferung von je 5 Aktien der EW Stern & Hafferl AG ...eine Aktie der ..(ÖKA) ....ausgefollt wird mit dem weiteren Anspruch, aus dem nächstfolgenden Reingewinn eine einmalige Sondervergütung (Gutschein) von S 2,50 – pro Stück von jenen Aktien der ÖKA zu beziehen, die zu obiger Umtauschaktion bestimmt sind.

3) Dagegen gehen sämtliche Aktiven und Passiven von der EW Stern & Hafferl AG an die ...(ÖKA) über.

4) Gegenstand des Rechtsüberganges im Sinne des Punktes 3 sind daher auch insbesondere die in der Beilage A angeführten Realitäten, sowie die in der Beilage B angeführten grundbücherlichen Rechte.....“ ( diese beinhalteten im Land Oberösterreich 136 Grundbucheinlagen und im Land Salzburg 40, mit allen Werken, Anlagen, Trafos, Häusern und Grundstücken. Weiters 45 grundbücherlich gesicherte Rechte sowie kleinere Forderungen)

Alleine, dass die viel größere EW Stern & Hafferl AG aufgelöst und nicht ihr, sondern der OWEAG der Hauptpart und die neue Namensträgerschaft ÖKA

zugeteilt worden ist, zeigt eine Ungleichartigkeit der Vorgangsweise.

Die Linzer Gazetten waren von dem Zusammenschluss begeistert, die Tages-Post, Vorgängerin der OÖN, meinte: „Die Vereinigung der beiden Groß-Elektrizitätswerke (wer war wie groß ?) unseres Landes ist vielleicht das bedeutendste Geschehen im Wirtschaftsleben Oberösterreichs seit den Umsturztagen.“ (1918). Und das Linzer Volksblatt verlautbarte; „Es ist nicht zu zweifeln, dass diese Vereinigung ein kräftiges, leistungsfähiges Unternehmen schafft, das besser als zwei



Titelblatt zur Fusion der „EW Stern & Hafferl“ zur „österreichischen Kraftwerke A.G.“ vom Oktober 1929

getrennte Gesellschaften in der Lage sein wird, das Land Oberösterreich mit gutem Strom zu versorgen“. Keine Worte über die Gründer der Elektrizitätsverbundwirtschaft Stern und Hafferl, aber solche voll des Lobes ob der Tat der Präsidenten Stepski und Günther. Der Salzkammergut-Bote aus Gmunden war eher wehmütig als er schrieb: „Der Anfang und Ausgangspunkt alles elektrischen Geschehens lag im Salzkammergut und war nur Dr. Josef Stern alleine zu verdanken. Es ist in seinem Sinne und auch der Stadt Gmunden diese Verdienste nie zu vergessen, wenn auch heute Linz Mittelpunkt der neuen Gesellschaft wird.“

Das neue Unternehmen ÖKA verfügte nun über 35 Verwaltungsräte im Vergleich zu den elf der EW Stern & Hafferl, worunter nur noch sechs der Gründerschaft und zwei der Stern & Hafferl O.H.G. zuzuordnen waren. Präsident und Generaldirektor war nach wie vor Dr. Stepski geblieben, erster Vizepräsident und im Exekutivkomitee tätig Ing. Stern und als einer der Verwaltungsräte erstmals Hugo Neumann, wie auch Franz und Dr. Anton Hafferl, Dr. Ernst Jaeger junior und Hugo Marx nun diesem Gremium zugehört haben.

Der Aktionsbereich der neuen ÖKA versorgte nun großteils auf Basis der EW Stern & Hafferl AG ein Überlandnetz, das sich über den größten Teil des Landes Salzburg, über beinahe ganz Oberösterreich und einen Teil der

Steiermark und auch Niederösterreich erstreckt hat. Durch die 60 kV-Leitung Steyr – St. Pölten war auch ein Zusammenhang mit dem Überlandnetz der NEWAG und durch die 110 kV-Leitung Wegscheid- Gresten mit dem Netz der Städtischen EW in Wien gegeben. Die ÖKA besass nunmehr zwölf Wasser- und zwei Dampfkraftwerke mit 85.000 kW Gesamtleistung, 342 Trafostationen, 1.781 km Hochspannungs- und 1.400 km Niederspannungs-

Leistungen. Die Zahl der von der ÖKA betriebenen Maschinensätze betrug 35 und ihre Leistung 76. 930 kW. Die Jahreserzeugung von 1929 ergab 255 Millionen kWh. Die ÖKA stand mit 21 E-Werken innerhalb und außerhalb

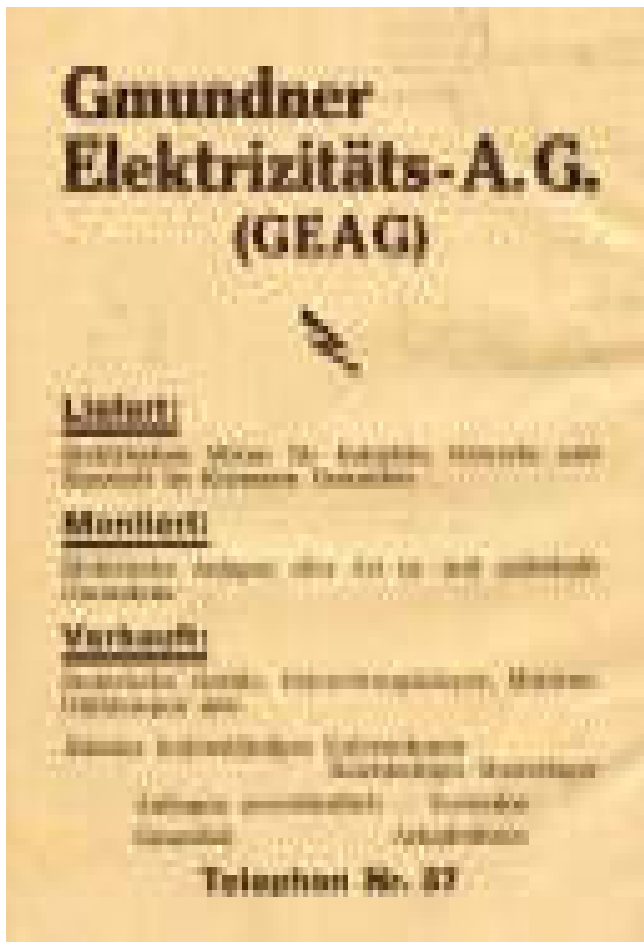
Österreichs im Verbundbetrieb.

Welchen Rang die neu entstandene Gesellschaft in ganz Österreich unter den Elektrizitätswerken einnahm, zeigt die Jahresleistung. Mit über 300 Millionen kWh verfügte sie über mehr als die doppelte Kapazität der TIWAG, die vierfache der STEWEAG, die fünffache der NEWAG und die siebenfache der SAFE. Betrachtet man die Weiterentwicklung der ÖKA bis Kriegsausbruch 1939, also innerhalb von zehn Jahren, stellt man erstaunt fest, dass sich die Anzahl der Kraftwerke nicht und jene der Leitungskilometer viel weniger als das Jahrzehnt zuvor entwickelt hat. Ähnliches spielte sich im Stromabsatz ab. 1930 wurde noch die 300 Millionen kWh- Grenze durchbrochen, um bis 1934 auf 279 Millionen kWh zurückzugehen. Erst ab 1935 erfolgte ein Wiederanstieg. Durch die hereinbrechende Wirtschaftskrise und die anschließend lang anhaltende Depression der Dreißiger Jahre wurde die ÖKA gezwungen, den Ausbau ihrer technisch und juristisch oft schon fertigen Vorhaben vorerst für länger zurückzustellen.

Die ÖKA lebte daher die ganzen Dreißiger Jahre vom gewaltigen Leistungsvorschuss der EW Stern & Hafferl AG und war mehr Bewahrerin als Erneuerungs- und Innovationsgesellschaft.

# Die Gmundner Elektrizitäts-A.G. bis 1939 und die Gmundner Elektrizitätsgesellschaft bis 1945

Die G.E.A.G. blieb nach dem Tod der Gründerväter in Form der Aktiengesellschaft bis 1939 erhalten. Die Herren Karl Stern und Hugo Neumann nahmen die Geschäfte wahr, Betriebsverwalter war sehr lange Markus Wenger, dann Ernst Abpurg. Die Gesellschaft versorgte weiter den Rayon um Gmunden mit Strom über die EW Stern & Hafferl und dann die ÖKA, verkaufte Geräte und erhielt Installationsersuchen, während man die Straßenbahnführung mit der bisherigen Leitung der Lokalbahnen Gmunden- Vorchdorf und Attersee- Vöcklamarkt an die neue Betriebsunternehmung abgegeben hat. Für die Lokalbahn Gmunden, deren Führung nun auch bei der Betriebsabteilung lag, bedeutete dies eine wesentliche Verbesserung der finanziellen Situation.



Werbung der G.E.A.G., 1929

## *In der Stromversorgung*

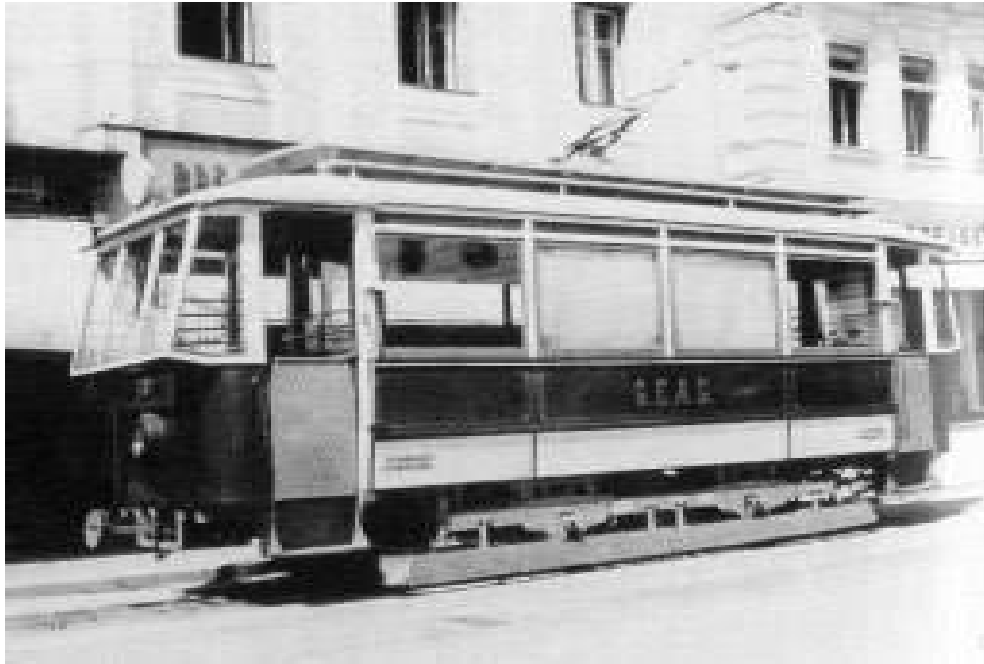
konnte man bis Ende der zwanziger Jahre wieder investieren und nicht bloß an eine Ausdehnung des Stromnetzes, sondern auch wieder an Verlängerungen der Straßenbahn denken. Der Stromversorgungsvertrag zwischen der Stadt Gmunden und der Gesellschaft wurde 1927 und 1933 verlängert, wobei die Preisbildung jetzt alleine Sache der G.E.A.G. wurde, aber die Abgaben an die Gemeinde erhöht worden sind.

Eine Schaltstation am Klosterplatz und im Postamt (1925, 1929) entstanden, eine Renovierung der Kraftstation (1928) wurde vorgenommen. Das grösste Vorhaben aber bestand ab 1931 in der Umspannung von 110 V auf 220 V, die 1938 noch nicht abgeschlossen war. Zusammen mit dem Leitungsbau, der Errichtung von neuen Stationen im Kurhaus, der Kraftstation und noch einmal am Klosterplatz sowie Transformatoren, speziell in den Jahren von 1929 bis 1935, hatte man genug zu tun. Abschließend wurde 1936 für einen neuen Kabelplan vermessen.

Die Stromwerbung dieser Jahre war ganz auf eine vermehrte Nutzung im Haushalt ausgerichtet. Neue E-Herde und andere Gerätschaften arbeiteten aber nicht mit 110 V und so kam die Umspannung gerade recht. Es wurde sogar eine erste Haushaltsgeräte- Verkaufsstelle im Arkadenhaus ins Leben gerufen.

Durch die Regulierung der Strompreise, die seit März 1927 in Kraft waren, erhöhten sich die Bruttoeinnahmen; diesen standen größere Auslagen an die EW Stern & Hafferl sowie infolge Neuvertragsabfassung an die Stadt Gmunden gegenüber. Der sogenannte „Lichtbetrieb“ wird in den Geschäftsberichten bis 1930 mit „laufend steigender Tendenz“ vermeldet, erst 1931 und 1932 war „die Stromabgabe geringer als in den Vorjahren“, um sich dann in etwa bis 1937 bei der Höhe von 1932 einzupendeln.





Der 1933 umgebaute Straßenbahntriebwagen GM 1 mit dem „Aquarium“ oder „Kobel“-Fenster, 1939

### ***Die Gmundner Lokalbahn***

weiter ein Bestandteil der G.E.A.G., hielt anfangs bei 200.000 Personen Frequenz im Jahr. 1925 ganze 218.000 1928 um die 230.000, dazwischen und noch 1929 um 200.000 Passagiere waren recht gute Ziffern. Doch dann sanken die Zahlen langsam auf die Hälfte ab. 1930 stand man bei 177.000, 1931 bei 153.000, 1932 bei 132.000, 1933 bei 108.000 und 1934 gar bei 92.500 Personen. Nach einem Stand von 93.000 (1936) bis 99.000 (1935); kletterte die Frequenz 1938/39 wieder auf 143.000 Leute. Man spricht im Geschäftsbericht von 1931 und 1932 von einer „Behinderung des Fremdenverkehrs durch eine (zeitweilige) Grenzsperrung Deutschlands“ und überhaupt „sehr verminderten Reiseverkehr der Bundesbahnen“.

Diese anfangs positive Entwicklung des Ertrages durch einige Jahre verlagerte die Sanierung und meisten Erneuerungen in die zweite Hälfte der zwanziger Jahre. So errichtete man die Hauptstation Traunleiten neu und setzte 1927 mit der Generalreparatur der Motorwagen sowie den Geleisesanierungen fort. Da sich die alten Phönixschienen in einem so schlechten Zustand befanden, dass die Betriebssicherheit der Bahn nicht mehr gewährleistet erschien, erfolgte nun deren Erneuerung bei gleichzeitiger Herstellung von Betonlangschwelen im Bereich Rathausplatz- Franz Josefs- Platz. Der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragend, wurde 1928 in der Kraftstation eine Gleichrichteranlage von Brown- Boveri aufgestellt und durch einen neuen 250 kVA- Transformator gespeist. Der alte Umformer verblieb noch lange als Reserve. 1929 errichtete man bei der Kraftstation eine Ausweiche, die

eine flexiblere Fahrweise der Züge im Verspätungsfall ermöglichte. Der stadtwärts fahrende Zug befuhr die Gerade, die talseitige Weiche war schlüsselgesperrt. Die Sanierung der Geleiseanlage wurde erst 1931 beendet, die Schienen dabei völlig ausgewechselt.

In der Vereinigten Gesellschafts- Werkstätte erfolgten die Reparaturen und Umbauten des Fuhrparks viel günstiger. 1933 erhielt dort der Triebwagen 1 aus 1894 als erster eine Plattformverglasung, die in Wien die nicht unzutreffende Bezeichnung „Aquarium“ hatte. 1935 wurde der Wagen 2 aus 1894 umgebaut und bekam dabei einen neuen Wagenkasten mit acht Fenstern und Oberlichtenklappen, Tonnendach, Kobelverglasung und einfachen Trittbrettern. Der Wagen 3 aus 1894 folgte 1938 in gleicher Form, er hatte nun kein Gepäckabteil mehr, da dieses zu viel Raum beanspruchte und dem Fahrgastwechsel hinderlich war. Die schon erwähnte Rückläufigkeit der Passagiere erlaubte es nicht mehr, den letzten Wagen 4 aus 1894 gleichfalls umzubauen; er wanderte 1935 nach Vorchdorf und kam nie mehr in Betrieb bzw. wurde 1950 abgebrochen. Der „Starke“, der Wagen 5 aus 1911 mit 2x26 KW blieb aber wie er war.

### ***Eine Verlängerung der Gmundner Lokalbahn***

hatte man gleich anbeginns 1894 in verschiedenste Richtungen vorgesehen, zuletzt 1912 bei der Eröffnung der Vorchdorfer Bahn. Als 1927 das neue Gmundner Strandbad geplant (auch die Baufirma Stern & Haffner hatte sich an den Ausschreibungen beteiligt) und eröffnet wurde, wollten manche Privatunternehmer dorthin einen Busdienst einrichten. So fasste man auch bei der G.E.A.G. den Entschluss, die Straßenbahn in Richtung bis Altmünster zu verlängern und das Strandbad miteinzubinden. Detailpläne wurden angefertigt und danach vom betroffenen Publikum um Haltestellen gefeilscht. Schlussendlich wurde aus der ganzen Sache doch nichts, denn der Rückgang der Frequenzen hielt die Firma wieder davon ab.

### ***Wirtschaftliche Probleme und politische Zwänge***

beherrschten diese Zeit. Um die Firma mit 25 Beschäftigten in Zeiten rückgängigen Stromkonsums und schwachen Fahrgastverhaltens über Wasser zu halten, haben die Eigentümer eine Glanzleistung erbracht: Nämlich den fallweisen Abgang aus den früheren Gewinnen und somit eigenem Vermögen abzudecken. Einer der Punkte, welche den neuen Machthaber 1938 nach einer treuhänderischen Wirtschaftsprüfung nicht behagte, da sie der Betriebsführung eine unsoziale Haltung nachzuweisen versucht haben, um sie selbst zu übernehmen.

Im Jahre 1939 erfolgte die schon bekannte, vom Reich „empfohlene Abkehr von der anonymen Gesellschaftsform“ zur Kommandit-Gesellschaft, die Hand in Hand mit einem neuen, ja eigentlich erzwungenen Vertrag mit der nationalsozialistischen Stadtgemeindevertretung gegangen ist.

Der 1927 ausgehandelte und 1933 eigentlich auf zehn Jahre verlängerte

### ***Bestandsvertrag mit der Gemeinde Gmunden***

die Basis von Stromversorgung und Straßenbahnbetrieb, wurde am 28. März 1939 im Rathaus neuerlich abgeschlossen. Darin wurden die bisherigen Verträge und Abkommen ersetzt oder aufgehoben. Das neue Übereinkommen sollte 33 Jahre, vom 1. Jänner 1939 bis 31. Dezember 1972 dauern. Die Stadt übertrug der G.E.A.G. und ihren Rechtsnachfolgern das „Recht auf alleinige Lieferung von elektrischer Energie in ihrem Stadtgebiet“ Die Leitungsanlagen, Führung derselben sowie Erhaltung waren „auf Kosten der Gesellschaft“

ohne irgendeinen Entschädigungsanspruch an die Stadt zu bewerkstelligen. Die Stadt räumte auch das „ausschließliche Recht ein, neue Stromleitungen im Stadtgebiet zu legen“, lieferte der G.E.A.G. zwar die prinzipielle Bewegungsfreiheit in Hinsicht auf die Tarifgestaltung ein, aber behielt sich Abänderungen „bei begründeten Wünschen“ vor. Die G.E.A.G. hatte der Stadt dafür eine jährliche Abgabe in der Form zu leisten, dass bei einer Bruttoverkaufssumme bis RM 180.000,- - RM 13.500,— angefallen und bei jeder Mehreinnahme aus dem Stromverkauf weitere Beträge fällig geworden sind. Speziell das „Heimfallsrecht“ ist interessant. Ursprünglich und noch 1936 sollten bloß die bis 1925 errichteten alten Anlagen und Leitungen bei Heimanfall unentgeltlich übertragen werden, jetzt hatte man auch alle Anlagen und Leitungen, welche von 1925 bis 1972 gebaut wurden und werden, einbezogen, wofür die Stadt bis 1972 jederzeit ein Einlösungsrecht erhielt. Ab 1972 sollte man alles unentgeltlich erhalten. Die Stadt gab aber vorerst einmal an, auf ein Einlösungsrecht bis 1952 verzichten zu wollen und den Istzustand von 1972 bei dannmaliger Einlösung mit höchstens 50%igem Zeitwert zu übernehmen.



Betriebsausflug der GEG im Juni 1939

## ***Die Stromabgabe***

wird für 1938 durch den „wirtschaftlichen Aufschwung im Handel, Gewerbe und Fremdenverkehr“ als „sehr günstig“ bezeichnet und dass man „in der Lage (war), größere Instandhaltungen vorzunehmen als in den Vorjahren“. Ähnliches spielte sich auch 1939 ab, während die Folgejahre im Krieg größte Probleme wie laufende Stromabschaltungen und Aluminiumentnahmen gebracht haben. Bis 1941 war aber die Umstellung auf 220 Volt beendet und nur mehr eine einfachste Instandhaltung denkbar.

Der größte Einschnitt in der Firmengeschichte sollte 1943 erfolgen. Am 13. Feber kam die Anordnung des Reichsstatthalters Eigruber zum Tragen, die Geschäftsführungen aller Elektrizitäts- Versorgungs- Unternehmungen zu einer einzigen Arbeitsgemeinschaft zusammenzufassen und die Führung dieser den Kraftwerken Oberdonau zu übertragen. Das hatte die Abberufung von elf Mitarbeitern zwecks Einsatzes bei den KOD zur Folge, sodass für Bahnbetrieb, Installation und Elektrohandel nur mehr zehn Leute verblieben. Die de-facto-Gauübernahme, die unter dem Hinweis auf Vorläufigkeit wegen totalen Kriegseinsatzes verlangt worden war, sollte nach dem Krieg eine de jure Übernahme werden, wie der damalige Generaldirektor der KOD erklärt hat.

Es wurde damals noch eine Bestandaufnahme vorgenommen, welche eine Kraftstation und 31 Trafos ergeben haben, davon waren sieben Schaltstationen, 13 eiserne Trafo, zwei Trafohäuser, sechs Traforäume und drei bewegliche Einheiten. Vorhanden waren 925 Leitungsmaste sowie man 67 km Freileitungen aufgezogen vorfand. Erst mit Juni 1945 begann die alte Geschäftsführung wieder ihre Tätigkeit. Sie hatte harte Aufbauarbeit zu leisten, die bereits in diesem Jahr mit einer neuen Stromleitung bis unter den Traunstein begonnen worden ist.

Mit Erlass des Reichsverkehrsministeriums vom 26. September 1938 wurde die Lokalbahn zur

## ***Straßenbahn Gmunden***

erklärt. Außer der Montage von selbst erfundenen Fahrtrichtungsanzeigern an den Wagen änderte sich äußerlich nichts an der Bahn. Ihre Frequenz wies 1938 143.000 und 1939 sogar 209.000 Fahrgäste auf. 1939 endete der Reisegepäckverkehr, fortan wurden nur mehr Personen und Güter befördert. Der Verkehr steigerte sich bis 1944 auf 586.000 Passagiere im Jahr, weil der private Kraftfahrzeugverkehr fast völlig fehlte.

In der Werkstätte Gmunden kamen 1941 zwei Triebwagen des ungarischen Teiles der Pressburger Bahn an, von denen einer an die Lokalbahn Vöcklamarkt- Attersee überstellt wurde, während der andere die drei Gmundner Straßenbahnwagen entlasten sollte. Der Umbau dieses Wagens aus 1913, jetzt als 4b bezeichnet, verzögerte sich durch Materialmangel, Überlastung der Werkstätte und Fehlen qualifizierten Personals bis 1951. Der Einsatz eines zusätzlichen fünften Wagens war mehr als dringend nötig geworden, doch der geplante Um- oder Neubau eines Triebwagens außer Sicht. Man behalf sich daher mit dem Triebwagen 2 aus 1907 der Straßenbahn Unterach-See, der 1943 als Wagen 6 in Betrieb genommen worden ist. Als Reservewagen kam dafür der Wagen 2 aus 1894 nach Unterach, seine schwachen Motoren wirkten sich auf der neigungsarmen Strecke weniger nachteilig aus als in Gmunden. Für Überstellungen von verschiedenen Fahrzeugen mit dem Rollwagen vom Gmundner Bahnhof zur Gesellschaftswerkstätte, auch von Bauloks wie auf diesem Bild 1942, diente ein Rollwagen, den der „Starke“, die Nr. 5 aus 1911 durchführte.

Wie in vielen anderen Städten, gab es auch in Gmunden während des Krieges vornehmlich Schaffnerinnen. Auch spezielle Verdunkelungsvorschriften machten neben dem chronischen Materialmangel große Schwierigkeiten bei der Aufrechterhaltung des planmäßigen Betriebes. 1945, nach Kriegsende, blieb es bei der Bezeichnung „Straßenbahn Gmunden“.



Zwei Bauloks 1942 auf dem Rollwagen und den Geleisen der Gmundner Straßenbahn zwecks Überstellung von Fahrmitteln von den Reichsbahngleisen zur Vereinigten Gesellschaftswerkstätte

# Die zweite und dritte Familien- Generation leisten Wiederaufbauarbeit

## Die Zeit vom Kriegsende bis zum Tod von Karl Stern 1967 und Hugo Neumann 1968

### Unternehmungen und Familien

#### Die Unternehmensstruktur der Stern & Hafferl-Gruppe

Anders als 1926 haben sich die Firmenstrukturen nach 1945 im Rahmen des privatrechtlichen Umfangs eigen-tumsmäßig unverändert erhalten. Sie sind aber bald um eine wesentliche Einheit, die Anteile und Mitwirkung an der Salzach-Kohlenbergbau-Gesellschaft (S.A.K.O.G.) erweitert worden, die speziell im Baubereich den Weg in eine neue Zukunft weisen sollte. Dafür musste man sich auf Grund des zweiten Verstaatlichungsgesetzes 1947 endgültig vom Aktienbesitz der ÖKA, der nunmehrigen Oberösterreichischen Kraftwerke A.G. verabschieden. Der Bau- und Bahnbetrieb sowie die G.E.G. blieben als eigene Firma (O.H.G.) bzw. Gesellschaft bestehen. Dem Bau- und Betriebsunternehmen angeschlossen war die Schifffahrt sowie der neue Busbetrieb, aber jetzt im Rahmen der Verkehrs-Betriebsdirektion. Desgleichen bildeten die verschiedenen sieben mehr oder weniger im Aktienbesitz von Stern & Hafferl befindlichen Lokalbahnen autonome Aktiengesellschaften, während die Haager Bahn im Eigentum der Österreichischen Staatsbahnen (bis 1947, dann ÖBB) verblieben ist und die neue Bürmoos- Trimmelkammer Bahn als Besitzer die S.A.K.O.G. hatte, welche aber beide betriebswirtschaftlich Bestandteile der Betriebsdirektion waren.

Dass die Bau- und Betriebsunternehmung ihre Tätigkeit wieder aufnehmen konnte, kam auf die Alliierte Behörde der Amerikaner in Linz an. Es wurde der 3. September 1945, bis die Industrieabteilung der amerikanischen Militär-Regierung von Oberösterreich die Bau- und Betriebsunternehmung Stern & Hafferl ermächtigt hat, ihre Abteilung Bau in Hinsicht auf „Erzeugung“ von „Entwurf und Ausführung von Bauten aller Art“ wieder aufzunehmen. Der Bahnbetrieb war übrigens bei Stern & Hafferl früher als bei den Bundesbahnen wieder aufgenommen worden; es wird an der Wende Mai/ Juni 1945 gewesen sein.



Karl Stern, 1950



Hugo Neumann, 1952

Als Offene Handels-Gesellschaft seit 1925 geführt, sollte sich auch in der obersten Geschäftsführung und Eigentümerschaft bis 1967 bzw. 1968 nichts ändern. Die Geschäftsführung der Bau- und Betriebsunternehmung Ing. Karl Stern & Kompagnon war wie bisher unter die offenen Gesellschafter Karl Stern und Hugo Neumann aufgeteilt. Während Karl Stern die Betriebsdirektion geleitet hat, führte Hugo den Baubetrieb und die Bauabteilung. Unterstützt wurden sie bereits von der dritten Generation. Dipl. Ing. Ingo Schreckender (1945 Mitarbeit, 1949 Übernahme der Hauptbetriebsabteilung) arbeitete in der Bahn-, Schifffahrts- und Bus- Betriebsabteilung, Dipl. Ing. Karl Neumann (1946 Mitarbeit nach Heimkehr aus Kriegs- Gefangenschaft, 1950 Prokura, 1949/52 Bahnplanung und Bahnbau der Bahn Bürmoos- Trimmelkam, Planung und Bauaufsicht Hochbau), Dipl. Ing. Hugo Neumann (1945 bis 1952 Mitarbeit, Elektrifizierung der Bahn Bürmoos- Trimmelkam 1949/51) und Dipl. Ing. Helmut Neumann (1949 Mitarbeit und Oberbauleitung bei der S.A.K.O.G. sowie anderen Bauaufträgen im Umfeld, 1961 Prokura) wirkten in der Baufirma.

Das Bauunternehmen projektierte und errichtete mehr Hoch- und weniger Tiefbauten. Die noch in der Zwischenkriegszeit beworbene Spezialisierung auf neue Kraftwerks- und Bahnbauten wurde nur mehr in einem Fall umgesetzt. Selbst benützte man den kleinen Bauhof

bei der Kraftstation, obwohl die Absicht bestand und ein Plan vorhanden ist, hinter der 1947 aufgelassenen Gesellschaftswerkstätte ein neues Betriebsgelände mit Gebäuden einzurichten. 1957 kam der Kauf einer nahen Säge und Zimmerei hinzu und ab 1961 entstand dann der heutige Bauhof an der neuen Umfahrungsstraße.



Erster Bulldozer- und Caterpillar-Einsatz, 1948

Die Betriebsdirektion mit den Bereichen Bahnen, Schifffahrt und Buslinien erfuhr 1953 mit der Beauftragung der Betriebsführung der Bürmoos- Trimmelkammer Bahn und dem Zukauf von zwei Busunternehmen (1964 und 1968) eine erste Erweiterung. Durch die betriebswirtschaftlich erzwungene Stilllegung der Straßenbahn Unterach- See 1949 blieb die Gesamtanzahl von neun Bahnbetrieben gleich. Es wurde auch angestrebt, kleinere bestehende Privatbahnen betrieblich zu übernehmen. Dazu gehörte vornehmlich die SKGLB, worum man sich von 1947 bis 1955 sehr bemüht hat. Für selbst zu errichtende Bahnen war die öffentliche Förderung wie vor dem Ersten Weltkrieg zu gering und es blieb allenfalls bei weitgehenden Planungen.



Das Bauhofsareal Gmunden an der Umfahrungsstraße, seit 1961 mit Gebäuden und Hallen ausgestattet

Das Betriebsunternehmen verlagerte von 1944 bis 1947 seine eigentliche, zentrale Werkstätte von Gmunden nach Vorchdorf. Erstmals wurden hier anfangs der sechziger Jahre größere Erneuerungen moderner, gebraucht gekaufter Betriebsmittel vorgenommen, während man bisher nur den vorhandenen Fuhrpark erhalten und verbessert hat. Es entstand ein eigener Stern & Hafferl Fuhrpark, der bei Bedarf an die betriebenen Bahnen vermietet worden ist. Man baute aber auch die kleineren und größeren Instandhaltungs-Standorte in Attersee, Haag, Eferding und Unterach aus. Die Verwaltungszentrale bestand in Gmunden, kleinere administrative Einheiten gab es im Bereich der Fahrdienstleitungen Attersee, Vorchdorf, Haag und Eferding sowie für die Schifffahrt und den Busbetrieb in Kammer.



Die Vorchdorfer Bahn-Zentral-Werkstätten-Anlage mit Fahrzeugen 1968, seit 1944/47 ausgebaut

Die Bahn-Gesellschaften standen weiter und vermehrt unter dem Druck äußerst sparsamer Betriebsführung, sowohl von Seite der technischen Betriebs- und Fahrmittel als der Personalkosten, um überleben zu können. Einzig die im Mehrheitsbesitz der Stadt Linz stehende Lokalbahn nach Waizenkirchen erfreute sich bereits anfangs der fünfziger Jahre neuer Triebwagengarnituren, während von den meisten anderen, mehrheitlich der Stern & Hafferl- Gruppe gehörigen Lokalbahnen die Gmundner Straßenbahn erstmals 1962, nach fast siebzig Jahren Bestand, einen neuen Triebwagen erhalten hat. Bewähren sollte sich auch die schon vorher gehandhabte, mietweise Verleihung von speziellen Stern & Hafferl- Betriebsmitteln wie auf den Strecken Linz- Waizenkirchen, Neumarkt-Peuerbach, Lambach-Haag oder Bürmoos- Trimmelkam. Die Möglichkeiten, Ober- und Unterbau, zum Beispiel die Umformerstationen und den Fuhrpark selbst zu erhalten, zu verbessern oder durch Zukäufe zu erneuern sowie die Zugsführung und Schaffner-Betreuung ebenfalls durch moderne Einbauten personalmäßig einzuschränken, ließ - im Vergleich zu einzel geführten Privatbahnen oder der von den Bundesbahnen betriebe-

nen - eine betriebswirtschaftlich vertretbare Führung zu. Sie stand nicht unter dem Zwang möglicher Auffassung und hatte damit größtmögliche Aussicht auf zukünftig gesicherten Erhalt dieser Bahnlinien.

Die Gmundner Elektrizitäts-Gesellschaft befand sich wie zuvor im Eigentum von Karl Stern sowie Josefine



Das Nachkriegs-Team der Firma Stern und Hafferl, 1948

bzw. Hugo Neumann, die Betriebsleitung übernahm 1953 Dipl. Ing. Hugo Neumann, der bereits 1945 in die Bau- und Betriebsunternehmung als Mitarbeiter eingetreten war. Die Gesellschaft betrieb eine laufend modernisierte Stromversorgung in Gmunden, einen Installationsbetrieb mit Verkaufsabteilung für Elektroartikel sowie die Gmundner Straßenbahn. Die Basis von Stromversorgung und Straßenbahnbetrieb beruhte auf einem 1939 abgeänderten Vertrag mit der Stadtgemeinde Gmunden, der bis 1972 laufen sollte, und einem zuletzt 1966 zwischen der OKA und der GEG abgeschlossenen Stromlieferungübereinkommen. Der Bestand der Firma als lokaler Stromversorger war aber durch Übernahmeangebote von der OKA und der Stadtgemeinde Gmunden beeinträchtigt, denen sich Karl Stern mit Unterstützung von Landeshauptmann Gleißner zu erwehren wusste. Denn nach dem zweiten Verstaatlichungsgesetz hätten alle dementsprechenden kleinstrukturierten Stromfirmen an die Landesgesellschaften übergeleitet werden müssen. Auf Antrag der OKA konnten solche Eigentumsüberführungen aber von der Verstaatlichung ausgenommen werden, wobei der Landeshauptmann in erster Instanz entschieden hat, der in unserem Falle auch Präsident der OKA gewesen ist. Karl Stern vertrat stets die Ansicht, dass dieser Teil des Unternehmens wenigstens bis zu seinem Tod erhalten bleiben müsste.

Die Grünberg-Seilbahn-Gesellschaft war eine kleine neue und bislang letzte Gesellschaft in der Gruppe, an der sich die Gmundner Elektrizitäts-Gesellschaft von 1954 an bis 1979 beteiligt hat. Mit Sitz in Gmunden, ist sie von Dipl.Ing. Ingobert Schreckeneder von 1954 bis 1959 als Geschäftsführer geleitet worden.

### ***Die Österreichischen Kraftwerke Aktiengesellschaft, vormals Elektrizitätswerke Stern & Hafferl Aktiengesellschaft***

wurde nach dem zweiten Verstaatlichungsgesetz vom 26. März 1947 zur Landesgesellschaft. Dies bedeutete die alleinige öffentliche Eigentümerschaft der neuen Oberösterreichischen Kraftwerke A.G. (O.K.A.). Es sollte aber bis zum Inkrafttreten des Ersten Verstaatlichungs- Entschädigungsgesetzes aus 1954 bis 1955 bzw. 1970 dauern, dass alle privaten, Banken- und Firmen-Aktienhalter im Verhandlungsweg und als Darlehensgeber ihre Anteile erhalten haben. Speziell die Anteile der Schweizer Gruppe konnten erst 1957 übernommen werden. Es handelte sich insgesamt um Aktien von Privataktionären, Aktien der Schweizer Bank sowie solche der Alpen- Elektrowerke AG., die in etwa 74 Prozent des Stammkapitales ausgemacht haben, während das Land die restlichen 26 Prozent hielt.



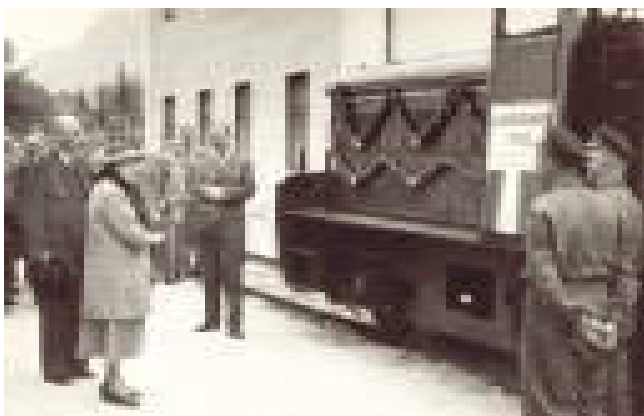
Vorstandssitzung der OKA mit Landeshauptmann und Präsident Gleissner zwecks Verleihung des großen Ehrenzeichens für Verdienste um die Republik Österreich an Vizepräsident Stern, 1956

Inzwischen nahmen die Herren Stern und Neumann im Aufsichtsrat wieder die Position des Vizepräsidenten und Aufsichtsrates ein - wie schon von 1945 bis 1947 bei dem Vorgängerunternehmen. Karl Stern war, zusammen mit Dr. Ernst Jaeger junior als sein Stellvertreter, auch Obmann des Untersyndikates (Privatgruppe) des „seinerzeitigen Sperrsyndikates der OKA“, gewichtiger Privataktionäre dieses Unternehmens (26 % des Stammkapitals der OKA 1955), und leitete die Verhandlungen

der Entschädigung bis zu einem Vergleich am 8. Juli 1955. Damals wurden die dabei ausgehandelten Entschädigungs-Summen der Aktienpakete in langfristig, ursprünglich bis 1965 laufende Darlehen oder Schuld des Landes Oberösterreich umgewandelt, deren Verzinsung die O.K.A. übernahm.



Bundeskanzler Raab und Karl Stern in der Elektrodenfabrik Steeg, 1956



Maria Stern weiht die Betriebslok in Steeg, 1959

Im Übrigen bestand weiterhin ein sehr guter Kontakt zur Gesellschaft, als man von 1945 an laufend bedeutende Bauaufträge erhalten hat und später auch am Kraftwerksneubau beteiligt worden ist.

Eine besondere Stellung nahm Vizepräsident Karl Stern ein, dem man wieder die technische Oberleitung des Elektrodenwerkes Steeg bei Bad Goisern als eigenem Industriebereich anvertraute und der dort eine Umstrukturierung erreicht hat. Das Werk wurde in mehreren Etappen ausgebaut und das modernste Werk Österreichs zur Erzeugung von Graphit- Elektroden für Stahllöfen, auch für die VÖEST. Es war mit Karl Stern, der 1917

sein erster Werksdirektor gewesen war, bis zu seinem Tod 1967, also 50 Jahre verbunden.

### ***Die Salzach- Kohlenbergbaugesellschaft***

war hingegen ganz das geistige Kind von Hugo Neumann, der sie nach der Gründung 1947 zusammen mit Dipl. Ing. Dr. h.c. Hermann Löckher als Geschäftsführer bis 1953 geleitet hat. Karl Stern und Hugo Neumann standen dem Aufsichtsrat der Gesellschaft bis 1967 als Präsident bzw. bis 1961 als Aufsichtsrat zur Verfügung. Mit der Initiative zur Eröffnung eines Bergbaues 1945, der Beteiligung an der dazu gegründeten Gesamtgesellschaft 1947, einem Pachtvertrag für die Nutzung der Freischürfe 1948 und der Einbeziehung der Firma Stern & Hafferl selbst, wengleich auch bis 1952 nur in die Gesamtplanung, Geschäftsführung und Bauleitung, begann eine „Wiederaufbau“- Story eigener Prägung. Später folgte, daraus resultierend, nicht nur ein Auftragsboom für den eigenen Baubetrieb, sondern ganz besonders eine landesweite Anerkennung als ein im Industrie- und Wohnbau nicht nur sehr versiertes als auch zugleich korrektes Bauunternehmen.



Generalversammlung der SAKOG in Gmunden, 1955 mit Präsident Stern und Obering. Neumann

### ***Das öffentlich-berufliche und private Leben der Familienmitglieder***

Karl und Maria Stern mussten im Mai 1945 für kurze Zeit ihre Villa verlassen, als die Besatzungsmacht dort Quartier nahm. Beide führten ein reges gesellschaftliches Leben, das alle politischen und kulturellen Ereignisse der Nachkriegsjahre umfasst hat. Gemeinsame Besuche von Bundespräsident Körner, Bundeskanzler Raab und Präsident Stern im Unternehmen, bei der SAKOG und

in Steeg, oder Einweihungen der neuen Glocken in Gmunden, einer Schiffstaupe am Attersee sowie Taufe einer Diesellok in Steeg durch Maria Stern konnten öffentlichkeitswirksam publiziert werden. Damit war aber stets die Position des Unternehmens Stern & Haffner eingebunden, für die Karl Stern jeden Tag seines Lebens nach innen und außen eingetreten ist. Auch eine persönliche Freundschaft mit Langzeit-Landeshauptmann Dr. Gleißner sowie der Damen Stern und Maria Gleißner zueinander, zog sich wie ein roter Faden durch diese Jahre und diente Firma wie Mitarbeitern. Anlässlich seines 85. Geburtstages wurde ihm von den Zeitungen speziell „Beharrlichkeit“ bescheinigt. Er starb am 11. Dezember 1967 im 88. Lebensjahr, seine Frau überlebte ihn nur knapp zwei Jahre.



Bundespräsident Körner und Karl Stern treffen sich in Steeg, 1954



Bundeskanzler Raab und Präsident Karl Stern, 1958

Ab Mai 1945 konnte Karl Stern wieder die uneingeschränkten Geschäftsführungen der Gmundner Elektrizitätsgesellschaft und der Bahnbetriebsabteilung übernehmen. 1945 erneut von den Österreichischen Kraftwerken zum ersten Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrates bestellt, übte er in der Nachfolge- und neuen Landesgesellschaft Oberösterreichische Kraftwerke A.G. von 1947 bis 1967 die zweite Vizepräsidentschaft aus. Sein Interesse galt hier seit 1948 dem Ausbau des Elektrodenwerkes Steeg als modernstem Werk Österreichs zur Erzeugung von Graphit-Elektroden für Stahlföfen. In der neuen S.A.K.O.G. wurde er im Aufsichtsrat von 1947 bis 1967 mit der Präsidentschaft betraut und diente auch der Wolfsegg-Traunthaler-Kohlenwerks A.G. als langjähriger Verwaltungsrat sowie ab 1956 als deren Vizepräsident. Karl Stern wirkte auch bis 1967 als Präsident der Straßenbahngesellschaft Unterach-See, der Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee, Gmunden-Vorchdorf, Neumarkt-Peuerbach, dann als Vizepräsident der Linzer Lokalbahn, sowie als Aufsichtsrat der Lambach-Vorchdorfer Lokalbahn, der Straßenbahn Ebelsberg-St. Florian und der Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn-Gesellschaft (heute Linz A.G.).



Landeshauptmann Gleissner und Karl Stern anlässlich des 75. Geburtstages des Präsidenten in Bad Gastein, 1955



Im Unternehmen widmete sich der „Präsident“ mit besonderer Akribie, ja Leidenschaft der GEG, aus deren weihnachtlichen Jahresberichten seine Sorge um den Weiterbestand hervorgeht. Im Verkehrs- Betriebsbereich war die Hauptverantwortung zwar schon 1949 an Ingo Schreckeneder übergegangen, aber eine vorsichtige Investitionspolitik sowie kein Fremdmiteinsatz oder Fremdbeteiligung waren großteils gedankliches Produkt der sparsamen Betriebsführungsvorstellungen von Karl Stern (und Hugo Neumann).



Der 75. Geburtstag von Karl Stern im Kreise von treuen Mitarbeitern und Familie, von links: Baumeister Vodepp, Finanzchef Freimüller, Zentral-Bahninspektor Eder, Karl und Maria Stern, Karoline Lippert; stehend: Karl Neumann, Ingo Schreckeneder, Helmut und Hugo Neumann, 1955

Karl Stern baute seine durch den Krieg unterbrochene öffentliche Position wieder auf und konnte damit oft für das Unternehmen eintreten. Er war nach dem Krieg als Bürgermeister von Gmunden im Gespräch sowie als Abgeordneter, entweder vom Landtag in Linz oder dem Wiener Nationalrat. Als Vizepräsident der Oberösterreichischen Handelskammer 1945/46 und ihr Vorstandsmitglied bis 1966 sowie im Vorstand der Vereinigung der Handelskammern des Rheingebietes tätig, leitete er von



Karl Stern, 1967, 87 Jahre

1947 an in der Linzer Kammer die Verkehrssektion bis 1955 und gehörte auch der Sektionsleitung Industrie bis 1960 an. Zugleich war Stern aber in der Wiener Bundeswirtschaftskammer Obmann des verkehrspolitischen Ausschusses sowie seit 1950 Vizeobmann des Fachverbandes der österreichischen Privatbahnen. Als „Nestor“ der Energiewirtschaft und des Verkehrswesens sowie rangältester Kammerfunktionär bezeichnet, behauptete Karl Stern viele seiner öffentlichen Positionen bis 1967.



Karl Stern, Josefina Neumann, Maria Stern, 1958

Die Auszeichnungen Kommerzialrat 1948 sowie die Verleihung hoher und höchster Ehrenzeichen von Kammer und Republik von 1955 bis 1965 oder die Ernennung zum Ehrenmitglied des oberösterreichischen wie österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines 1955 und 1958, belegen genauso wie die Ehrenbürgerschaft von Gmunden (1952), Bad Goisern (1955), Waizenkirchen und Peuerbach seine Anerkennung in der Öffentlichkeit.



Betriebsausflug in den fünfziger Jahren, Tischrunde von links: Baumeister Vodepp, Alois Pohl, Hugo Neumann, Eva Ransmeier-Eglseer, Karl Neumann und Josefina Neumann



Baumeister Vodepp und das Ehepaar Neumann in Bad Goisern, 1957

Auch für Hugo und Josefine Neumann bedeuteten die Nachkriegsjahre keine Unterbrechung ihrer bisherigen Arbeit oder ein sich langsames Zurückziehen in den Ruhestand. Man ging entweder wie Ingenieur Neumann jeden Tag ins Arkadenhaus oder besprach zu Hause mit der Familie den Geschäftsgang, besuchte die Baustellen oder widmete sich im familiären Leben den Enkelkindern, Hugo außerdem dem Briefmarkensammeln und Frau Josefine weiter der Imkerei.

Hugo war Haupt- Geschäftsführer der Baufirma geblieben. Die ersten acht Jahre der Nachkriegszeit bis 1952 gehörten ganz dem Aufbau und Einsatz für die SAKOG, letzten, neuen Bahnprojekten, dem Bestreben auch wieder in die Kraftwerksbauunternehmen eingereiht zu werden sowie neuerdings der Entwicklung von Wohnbauten der Siedlungsgenossenschaften. Die Verwaltungsratsstellen in der OKA und der SAKOG beschäftigten Ing. Neumann von 1945 bzw. 1947 bis 1961, die Vizepräsidentschaften bei den Lokalbahnen Gmunden- Vorchdorf, Neumarkt-Waizenkirchen-Peuerbach und Vöcklamarkt-Attersee bis 1968. Persönlich die Bescheidenheit in Person, war er Ehrenobmann des Sudeten-deutschen Heimatbundes und erhielt 1960 das Goldene Verdienstzeichen der Republik Österreich. Er verstarb am 27. Mai 1968 im 90. Lebensjahr.

Josefine Neumann hatte sich trotz ihrer zunehmenden Schwerhörigkeit durch ihre Liebenswürdigkeit und Hilfsbereitschaft den engen Kontakt mit den Mitarbeitern in den Unternehmungen erhalten, den sie bei allen Firmenveranstaltungen und Betriebsausflügen durch ihre Teilnahme bewies. Noch 14 Tage vor ihrem Tod 1971, im 89. Lebensjahr, hat sie alle Baustellen des Unternehmens besucht.



Hugo Neumann, 1967, 89 Jahre



Josefine Neumann, 1967, 85 Jahre

Von den Söhnen wirkte Karl Neumann nach Rückkehr aus der Kriegsgefangenschaft 1946 in der Bauabteilung im Bereich Entwürfe, Projekte und Statik, anfangs auch im Bahnbau, dann bei Entwürfen für die O.K.A. und im Wohnbau. Er entwickelte zum Beispiel Ideen zum Trauntorumbau 1960 und lieferte verschiedenste Gutachten für die oberösterreichische Bauordnung.



Karl und Ruth Neumann mit Kindern Ingrid, Bernd und Kurt, 1952

Dipl. Ing. Karl und Ruth Neumann lebten in der Villa „Nest“, welche 1951 Besitz von Karl Neumann geworden war. 1947 kam Sohn Bernhard, 1950 Sohn Kurt zur Welt. Vater Karl und Mutter Ruth, welche auch bei der Hauskrankenpflege mit Frau Maria Stern eng zusammenarbeitete und diese soziale Einrichtung schließlich geleitet hat, beschäftigten sich - und jeder auf seine ihm eigene Weise - mit Kunst und Literatur. Kultur-Reisen in Europa, zusammen mit den Kindern, von denen die Söhne 1966 und 1968 am Gmundner Gymnasium maturiert haben, während die Tochter Ingrid nach der Matura im Pensionat 1962 Welthandel studierte, nahmen einen wichtigen Teil in ihrem Leben ein. Die Söhne Bernd und Kurt haben dieses kulturelle Engagement schon als Studenten weitergeführt und mit ihrer Gruppe „K“ in Gmunden große Veranstaltungserfolge zustande gebracht.

Hugo Neumann junior wurde der Erneuerer und Umstrukturierer der Gmundner Stromversorgung. Er ist aber auch als vielfältig interessierter Künstler in der Öffentlichkeit bekannt geworden. Sein Interesse für Poesie und Malerei, auch und speziell das Schnitzen hat sich auf die Kinder, besonders eine Tochter, weiter vererbt, und zu einigen Büchern sowie begeistert angenommenen Ausstellungen geführt.



Karl Neumann mit Eltern und Kindern in Bad Ischl, 1960  
Hugo Neumann heiratete 1948 Elisabeth Narbeshuber,



Hugo und Sissi Neumann mit Kindern und Eltern Neumann in Bad Hall, 1958

Tochter des Gmundner Primar und Internisten Dr. Karl Narbeshuber und der Pharmazeutin Mr. Anna Pölzgutter. Den ersten Kindern, den zwei Töchtern Angelika und Christa, folgten zwei Söhne, Hugo sowie Wolfgang, und schließlich noch zwei Söhne, Karl und Heinz.

Helmut Neumann hat sein Studium 1947 auf der Grazer Technik beendet und danach bis 1948 den Abiturientenkurs auf der Handelsakademie absolviert. Nach einer Praxis im Ennstal (Kraftwerk Großraming) und in der Steiermark (Kohlen-Bergbaubetriebe in Fohnsdorf, Seegraben und Köflach) trat Helmut Neumann im Mai 1949 in die Firma ein. Er beschäftigte sich von nun an lange Zeit mit den Bauleitungen in Trimmelkam und gehörte seit 1956 dem Gemeinderat der Stadt Gmunden an, wo er den Bauausschuss leiten konnte und 1961 auch zum Bau-Stadtrat ernannt worden ist. 1957 gehörte er zu den Gründungsmitgliedern des Rotary Club Gmunden. In Gmunden wurde in langer und glücklicher Zusammenarbeit mit Bürgermeister Piringner und Stadtrat Dipl. Ing. Dr. Kretschy echte Nachkriegs- Aufbauarbeit geleistet. 1957 erhielt er das Konzessionsdekret als Baumeister und 1965 den Befugnisbescheid als Zivilingenieur für das Bauwesen. In der Unternehmensgruppe wurde er 1961 im Baubetrieb Prokurist und bei der SAKOG in

Nachfolge seines Vaters zum stellvertretenden Vorsitzenden bestellt sowie 1968 Mitglied des Aufsichtsrates der Lokalbahn Attersee-Vöcklamarkt. Er baute 1959 die Sparte Brückenbau auf und begann 1963 die Stahlbetonfertigteiltbauweise in Trimmelkam einzuführen. Noch vor seiner Verehelichung gehörten Reisen, zum Beispiel 1957 ins ferne Indien, zu seinen Hobbies.



Helmut und Christl Neumann mit den vier Söhnen

Helmut Neumann schloss mit Christiane Mayrhofer 1960 den Bund fürs Leben. Christiane stammt aus einer alten Lederfabrikantenfamilie und besitzt im berühmten Josef Werndl einen ihrer engsten Vorverwandten. Die Mayerhofers hatten in Gmunden 100 Jahre zuvor bereits als Gerber eine wirtschaftliche Bedeutung erlangt. Die vier Söhne des Ehepaares Rudolf, Georg, Günter und Christof hat Großvater Hugo Neumann mit nahezu 90 Jahren noch erleben dürfen. Christiane kann ihrem musikalischen Talent nachgehen und hat als Mitglied der wieder begründeten Gesellschaft der Musikfreunde in Gmunden zahlreiche Konzerte mitgestaltet.

Roswitha und Robert Döderlein flüchteten 1945 mit ihren drei Kindern von Hirschberg nach Oberösterreich aufs heimatliche Gut Berg in Vorchdorf. Dort kam das vierte Kind Walter 1946 zur Welt. Man fühlte sich hier sehr wohl und bewirtschaftete die ursprünglich drei Bauernhöfe selbst und mit großer Fröhlichkeit. Erst auf ein Drängen von außen gab Dipl. Ing. Döderlein nach und übernahm eine führende Stellung und später eine Vorstandsdirektor-Position bei der Chemiefaser Lenzing. Man kehrte wegen der Ausbildung der Kinder 1952 in die Stadt zurück und bezog eine Wohnung in der Villa Nest. Alle vier Kinder besuchten bald die Gmundner Mittelschule. Der jüngste Sohn Walter verunglückte nach der Matura 1964 auf Gut Berg, die Tochter Jutta besuchte die Technik und beendete ihr Studium bald.

Die Söhne Jürgen und Jochen studierten noch an der Technik. Zusammen wurde Sport in vielfältigster Form betrieben. Bergsteigen und der Ruderverein waren eine schöne Möglichkeit mitsammen die Natur zu erleben, und auch Modellspielzeug basteln und dort ausprobieren gehörte dazu.



Roswitha Döderlein mit Jutta, Jürgen, Jochen und Walter, Gut Berg 1952

Elfriede Schreckeneder und der Mittelschulprofessor Peter Roschger heirateten 1947. Man hatte sich schon während des gemeinsamen Geografie-Studiums vor dem Krieg kennen gelernt. Mag. Roschger war seit 1945 Professor für Englisch und Geografie am Gmundner Gymnasium. Man lebte gleichfalls am Land, dem Sterngül in Gschwandt, das Frau Elfriede mit ihren Geschwistern besaß, und betrieb dort Land- und Viehwirtschaft. 1947 wurde der erste Sohn Peter geboren, dem später 1949 Michael, 1951 Paul und 1956 Ullrich folgen sollten. Frau Roschger hatte ihren Beruf als Mittelschul-Professorin, den sie von 1941 bis 1945 ausgeübt hatte, aufgegeben. Die Kinder gingen in Gschwandt zur Volksschule und kamen dann auf das Gmundner Gymnasium. Es waren glückliche Jahre, man arbeitete am Hof, wanderte viel oder ging mit den Kindern auf die Berge. Leider starb Professor Roschger schon im Feber 1963 mit 48 Jahren.

Ingobert und Gwendolin Schreckeneder lebten seit 1940 wieder in der Villa „Adele“ in Gmunden. Zu den beiden Söhnen Werner und Ingo kamen 1946 Rainer und 1956 die Tochter Eva. Von ihnen besuchten Werner und Ingo das Gmundner Gymnasium, Rainer absolvierte eine elektrotechnische Ausbildung und Eva ging in das nahe Pensionat zur Schule. Werner studierte nach der Matura 1959 Jus und trat nach beendetem Studium 1965 in das Unternehmen ein. Er wurde hier Betriebsjurist. Ingo maturierte 1961 und nahm nach der Sponision zum Dipl. Ing. eine Stellung in Deutschland an. Rainer trat schon 1960

bei der G.E.G. ein und Eva besuchte noch das Pensionat.

Ingobert Stern übernahm 1949 die Leitung der Bahnbetriebsabteilung und gehörte ab 1950 bereits in der Wirtschaftskammer Oberösterreichs dem Fachgruppen



Elfriede Roschger mit ihren vier Söhnen bei einer Bergwanderung, Prof. Roschger fotografiert, 1962



Ingo und Gwendolin Schreckeneder mit Kindern Werner, Ingo und Eva

ausschuss der Privatbahnen an, deren Vorsteher er 1963 wurde. Er war in den Aufsichtsräten der von Stern & Hafferl betriebenen Bahnen Eigentümerversorger, und wurde 1965 als Nachfolger seines Onkels Karl Stern zum Mitglied der Sektionsleitung Verkehr bestellt und damit zugleich Mitglied der Kammervollversammlung. Sein Einsatz galt von Anbeginn der Modernisierung der Betriebsmittel, sowohl im Bahn- als Schifffahrtsbereich,

wo er eigene Ideen und Spitzfindigkeiten im Sinne der sparsamsten Betriebsführung zum Nutzen des Ganzen anzuwenden verstanden hat.

### ***Ehrung und Anerkennung von Josef Stern, auch Jahrzehnte nach seinem Tod***

Inzwischen gab es in Linz sowie in Gmunden bereits eine Dr.Ing.Stern-Straße, als in St. Wolfgang eine Dr. Stern-Allee entstand und zusätzlich von der Familie Bachler-Rix, seit 1896 Eigentümer der ersten Villa Stern auf oberösterreichischen Boden, das Angebot kam, an diesem Haus eine Gedenktafel zu montieren. Aus Anlass von vorangegangenen Jubiläen der Salzkammergutlokal- und Schafbergbahn sowie des 85. Geburtstages von Karl Stern war die Wahl des Zeitpunktes auf den Oktober 1965 gefallen. Dieser Zeitpunkt sollte sowohl zu einer öffentlichen Kundgebung für den Firmengründer als zu einer großen Familien-Feier führen.



Familienfest aus Anlass der Einweihung der Gedenktafel für Dr. Josef Stern in St. Wolfgang im Oktober 1965: sitzend Dr. Gleissner, Maria und Karl Stern, Josefina Neumann, Maria Gleissner, dahinter Ruth Neumann, Elfriede Roschger, Gwendolin Schreckeneder, stehend Sissi und Hugo Neumann, Werner und Ingobert Stern, Jutta und Jochen Döderlein, Ingrid, Kurt und Karl Neumann, Ingo Schreckeneder, Christa Neumann, Michael Roschger, Bernhard Neumann und Helmut Neumann

Landeshauptmann Gleissner würdigte in seiner Laudatio das Wirken von Josef Stern für Oberösterreich und die Bedeutung der Firma Stern & Hafferl für die Wirtschaft und den Verkehr des Landes. Noch einmal versammelten sich die lebenden Mitglieder der zweiten Generation mit denen der dritten und bereits vierten, welche das Unternehmen bald oder einmal später übernehmen und leiten sollten.

# Das Bauunternehmen Stern & Hafferl

-

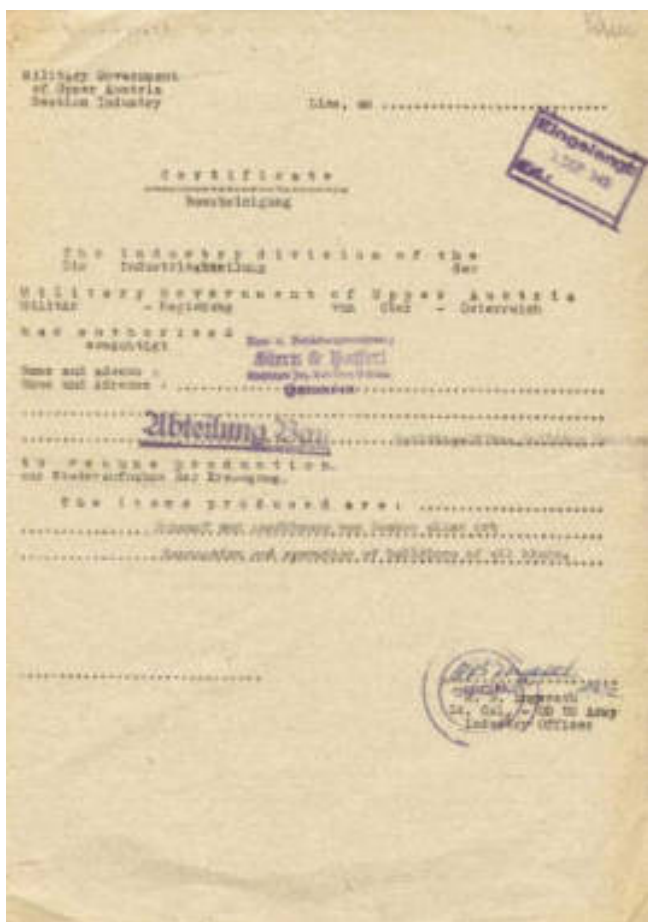
## Die Wieder- Aufbau- Phase und neue Aufgabenbereiche 1945 bis 1968

Mit Erlaubnis der Amerikanischen Militärbehörde vom 3. September 1945 sowie dem Eintreffen der früheren Mitarbeiterschaft aus dem Krieg und den Kriegsgefangenschaften konnte der Baubetrieb wieder langsam aufgenommen werden. Durch den Krieg nicht mehr fertiggestellte und lange projektierte Bauvorhaben gab es genug, Belegschaftspotential relativ rasch, aber Material, Maschinen und Werkzeuge waren noch einige Zeit Mangelware. So ist es erklärbar, dass Planen vor Bauen kam.

### *Erste Planungen von fremden und eigenen Projekten*

Das im Krieg in die Villa Norwood übersiedelte Baubüro, auch zuständig für den Projektbereich und unter Leitung von Hugo Neumann, kehrte 1945 in das Arkadenhaus zurück. Mehrere Planungseinheiten beschäftigten das um einige junge Mitarbeiter erweiterte Team sofort, dem 1946 der erfahrene Baumeister Vodepp, die jungen Ingenieure Karl und Hugo Neumann sowie Alois Pohl, oder am Bergwerkssektor der altgediente Fachmann Generaldirektor a. D. Dr. Hermann Löcker und Ingenieur Krackowitz angehört haben.

Im Bereich des eigenen Unternehmens musste man 1945 Entwürfe für eine Vergrößerung des Arkadenhauses und 1946 für ein neues Bau- Betriebsgelände in Gmunden zeichnen, ab 1947 den Abbruch der Vereinigten-Gesellschafts-Werkstätte in Gmunden und dafür die Bahn-Zentral- Werkstätte in Vorchdorf sowie verschiedene andere Bahngeleise- und Bahnhofprojekte im Raum des bombadierten Linz planen. Zudem hatte man bis 1952 für verschiedene Bahngesellschaften und Bahnkomitees interessante neue Bahntrassen wie Elektrifizierungsmöglichkeiten zu begutachten.



Certificate der Amerikanischen Behörde vom September 1945 zwecks Bewilling der Wiederaufnahme des Baubetriebes von Stern und Hafferl



Arkadenhaus - Traktzubau, 1945 bis 1947

Von einer anderen Dimension, aber ebenfalls den Zeitumständen entsprechend, waren die Pläne von Hugo Neumann zur Realisierung eines Groß-Projektes, eines neuen Braunkohlebergwerkes an der Salzach. Auf eigene Kosten wurde, nach 1945 eingeholten Gutachten und 1946/47 niedergebrachten Bohrungen, bis 1947 ein Gesamtentwurf der Bergbauanlage und Folgeeinrichtungen ausgearbeitet. Neben Werksbauten unter und ober der Erde waren eine eigene Bahn und völlig neue Siedlungen vorgesehen. Damit ist auch der eigentliche Grundstein für die Wohnbautätigkeiten von Stern & Hafferl gelegt worden, welche einmal die ursprüngliche, fast ausschließliche Tätigkeit am Bahn- und Kraftwerkbausektor als Hauptaufgabengebiet der Firma ersetzen sollte.

Weiters zählten Industriebau-Projekte in Gmunden und Steeg dazu, voran der Österreichischen Kraftwerke, dann der Textilfabrik in Theresienthal sowie der Zementfabrik Hatschek in Gmunden und Ebensee, welche dem Wiederaufbau der E-Wirtschaft oder der Produktion, sprich Wiederbeschaffung von kriegsbedingt kaum vorhandenen Materialien gedient haben. Ein erster Entwurf zum Neubau der Betriebsdirektion der OKA in Gmunden anstelle der Gesellschaftswerkstätte, welche auch den noch heute stehenden OKA-Turm vorsah, stammte von Karl Neumann.

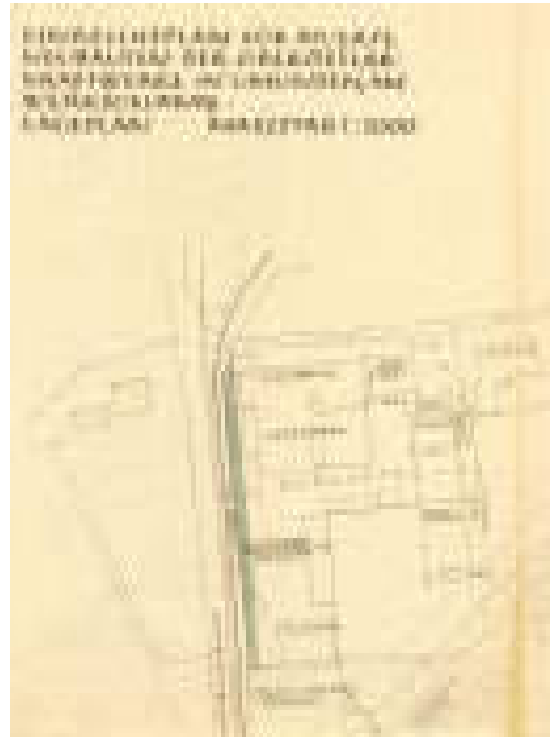


Karl Neumann demonstriert den Eltern im Planungsbüro das Bauvorhaben Trauntor in Gmunden, 1960

### ***Die ersten Nachkriegsjahre bis 1952***

liefen im Baubetrieb noch nach einem bewährten Vorkriegs-Muster ab. Eigenregiearbeiten wie der Umbau des Arkadenhauses 1945/47, die Neugestaltung des Bauhofes 1946, der Ausbau der Zentralwerkstätte Vorchdorf 1945/47, das Umformergebäude für die Schifffahrt Attersee 1947 oder die Umwidmung der Straßenbahn in eine Busremise in Unterach 1949/51, der Abbau der

<StUS> 1950/51 und Bauten von Trafos für die GEG oder Bauarbeiten bei den verschiedenen Bahnen wurden jeweils in Pausenphasen vor, zwischen oder nach anderen Bauaufträgen, und dadurch über längere Zeit hindurch abgewickelt.



Bauplan des OKA-Turm Baues samt Nebengebäuden anstelle der alten, 1947 abgerissenen Gesellschaftswerkstätte, 1949

Für die größeren Fremdaufträge wie der ÖKA/OKA standen schon 1945 Bastrupps und Maschinen zur Verfügung. In Steeg konnte so eine Halle erneuert, in Gmunden vielfältige Zu- und Anbauten bestehender Gebäude wie der Werkstätte 1946/49, Magazin-Lagerhalle 1947/50, Garagenanlagen 1949/51 oder ab 1949/50 der Neubau der Betriebsdirektion in Gmunden bewerkstelligt werden. Später kamen immer wieder neue Bauten von Trafostationen, die Erweiterung des Umspannwerkes 1950/51, der weitere Ausbau im Magazinbereich 1950/53, eine Aufstockung der Werkstätte 1950/52 sowie der Umbau der Schule Eck und die Aufstellung des Datenverarbeitungsgebäudes 1952/53 als Aufträge hinzu.

Neben der OKA konnten damals jedes Jahr bis 1952 noch Arbeiten in der Spinnerei Theresienthal sowie am Ende dieser Zeitphase in der Zementfabrik Hatschek übernommen werden, wo Verwaltungs- und Betriebsgebäude, Wehr- und Schleusenanlagen oder Wasserleitungen erweitert, neu eingerichtet oder repariert worden sind.



Anbau an die Theresienthaler Spinnerei, 1952

Mit der Gründung der Salzach-Kohlenbergbau-Gesellschaft Ende 1947 stellte man nicht nur das Planungsbüro in den Dienst des neuen Unternehmens, das auch die zahlreichen Bergwerksanlagen und Hochbauten im Detail entworfen hat, sondern ebenso das Bauunternehmen. Es hatte mit Gottfried Vodepp und Helmut Neumann bis 1952 im Bergwerksanlagenbereich die Bauleitung und Bauaufsicht übernommen, während Karl und Hugo Neumann 1949/52 die Bau- und elektrotechnische Planung bei der dazugehörigen Bahn Bürmoos- Trimmelkam ausgeübt haben. Außerdem stellte man im Rahmen des dortigen Wohnbaues mit Baumeister Vodepp bis 1952 den Geschäftsführer der SAKOG eigenen „Wohnbaugesellschaft Salzachkohle“ (WOGESA).

***Die fünfziger Jahre, der Einstieg ins Wohnbaugeschäft und die Ausweitung der Bauarbeiten bis zum Brückenbau***



Das erste Mehrfamilienwohnhaus der Baufirma überhaupt - OKA-Siedlung, Gmunden, 1953, im Auftrag des OKA-Siedlungswerkes

Ziemlich genau mit dem Jahre 1953 änderte sich die Strategie im Bauunternehmen. Das Ende der Geschäftsführung der SAKOG versetzte die Firma mit Beginn 1953 in die Lage, bisher dort nur geplante und geleitete Bauten, darunter auch Wohnbauanlagen jetzt selbst auszuführen. Es bestand daher neben der Bauzentrale in Gmunden eine eigene Bauleitung in Riedersbach. Man kam mit den größeren Wohnbauträgern an der Salzach, SAKOG und WOGESA wieder ins Geschäft, das zeitgleich auch in Gmunden mit den Siedlungsgenossenschaften des „OKA-Siedlungswerkes“, den „Traunseer“, der „BUWOG“ und der „GEBÖS“ begonnen worden ist.



Wohnhaus für die BUWOG, Miller von Aichholzstraße, Gmunden, 1955



Wohnanlage für die WOGESA, Riedersbach, 1957

Für die SAKOG waren es acht Hausbauten mit neun Wohnungen (1954/62), für die WOGESA Verkaufsläden in Riedersbach und Wildshut (1957/59), 99 Wohnungen in acht Häusern (1954/57) in Riedersbach sowie etwa 30 Wohnungen in Wildshut (1957/60). In Gmunden errichtete man für die „Traunseer“ zuerst zwei Einfamilienhäuser (1953/56) und dann die Anlage Grünbergweg mit 27 Einheiten (1957/58). Gleichzeitig und später kamen Aufträge vom OKA Siedlungswerk mit zwei Häusern



und 19 Wohnungen (1953,1955) hinzu, der solche von „BUWOG“ mit 26 Wohnungen an der Fadingerstraße (1954/55, 1959/60) und „GEBÖS“ mit 38 Wohnungen am Rennweg (1954/55) wie der Lindenstraße (1956) folgten. Ein wenig danach traten die Wohnungsfreunde auf den Plan, welche am Grünbergweg 35 Wohneinheiten (1956/57) und in der Miller von Aichholzstraße weitere 49 (1957/58) bauen ließen, wo auch die Elix- Glühlampenfabrik ein Haus mit 10 Einheiten (1958) in Auftrag gegeben hatte.

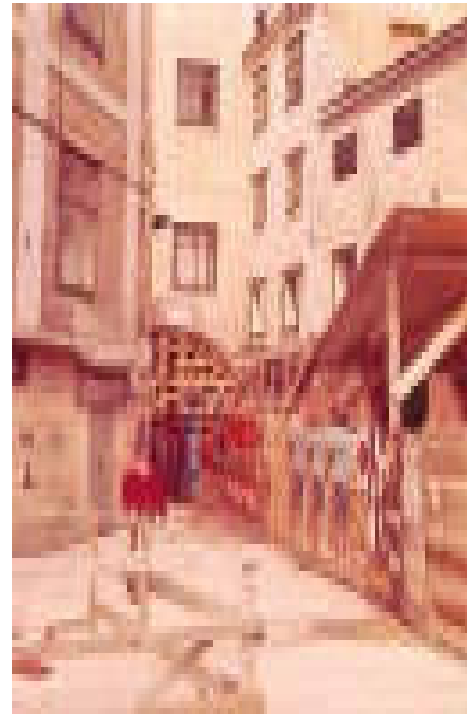
Betrachtet man das gesamte Bauvolumen zwischen 1953 und 1960, bildeten die etwa 137 in Riedersbach und Wildshut sowie 206 in Gmunden errichteten Wohnungen wahrscheinlich den Hauptanteil des Baugeschehens des Unternehmens, gefolgt von etwa 20 verschiedenen Industriebauarbeiten für die SAKOG in Trimmelkam (Magazine, Garagen, Kasinozubau 1954 bis 1960) und der OKA in Gmunden (Lehrwerkstätte, Umbau Kösselmühle, Lagerhalle, Garagenanlagen, Bauhof Gmunden, Umspannwerk, Mastlagerplatz 1953 bis 1961). In Riedersbach wurden außerdem die katholische Kirche samt Pfarrhof (1953/54), die Schule



Katholische Kirche, Riedersbach, 1953

(1958) und das Bergmannsheim (1958/59) gebaut, in Trimmelkam ein Sportplatz eingerichtet (1956/57), in Wildshut die Kanalisation (1956/61) geplant und in St. Pantaleon das Gemeindehaus erbaut (1959). Daneben ist es in und um Gmunden zu Aufträgen von Industriebetrieben (Hatschek: Werkstätte 1954/55, Umspannstation Ebensee 1955/56, Magazine 1956/57; Theresienthal 1953 bis 1961, Sägewerk in Vorchdorf 1952/56, Vereinigte Tischler Werkstätten 1958/59), Lagerbetreibern (Lagerhaus Gmunden 1953, ESSO- Tanklager 1957, Spedition Huber 1957, Holz Thalhammer 1959) und Fremdenverkehrsbetrieben (Austria 1957, Parkhotel 1959) gekommen. Erst langsam haben sich auch hier öffentliche Bauträger wie Gemeinden (Gmunden: Ga-

someter 1955/56, Kläranlage Satori 1958, Traundorf- schule 1959/60) und Straßenverwaltungen (Autobahn- Brückenbauten 1959/60) gefunden.



Der Trauntorumbau, 1961

In der eigenen Firmengruppe konnte man neben der schon erwähnten SAKOG für die Betriebsabteilung (Renovierungsbeginn von Bahnhochbauten, neue Remise in Trimmelkam 1956/57), die GEG (Remiseumbau, Trafo- und Stationsbau) und die Grünbergseilbahn (1956/57) bauen.



Bahnhofsgelände in Trimmelkam

## *Der Aufschwung in den sechziger Jahren bis 1968*



Der erste von Helmut Neumann initiierte Brückenbau S 99 der Firma Stern & Hafferl an der West-Autobahn bei Schörfling/ Attersee, 1960

setzte im Großen und Ganzen die bisherige Tätigkeit der Baufirma in den Bereichen Wohnbau und Industrie-/ Gewerbebau fort, neu war allerdings die Zunahme an Bauvolumen und die Auftragslage von Seite der öffentlichen Stellen. Das Planungsbüro selbst war mit größeren Entwürfen für die SAKOG und die OKA, den Wohnbau und eigene Bauten sowie zahlreiche Gemeindevorhaben ausgelastet. Bahnprojekte gab es keine, dafür sind Ende der sechziger Jahre (1966/67) wieder Kraftwerksbauten aufgekommen. Mit dem Beginn der neueingeführten Brückenbauten für die öffentliche Hand, welche zwischen 1959 und 1968 22 Einzelbrückenwerke vom Hausruck und Atterseeraum bis ins Almtal und von Vorchdorf bis Bad Goisern umfasst haben, verringerte sich übrigens der Wohnbau für zwei Jahre.



Brücken Umfahrung Gmunden-West mit Gebirgs-panoramablick, 1967



Almbrücke bei Theuerwang

Zuerst entstanden für die West- Autobahn vier Brücken- anlagen von Kemating bis Schörfling (1959 bis 1962), denen im Rahmen von nun modernen Umfahrungsstra- ßen in Gmunden drei Brücken ( Hausruckbundesstraße 1963/64) sowie das Kreuzungsbauwerk Bad Goisern (1968) folgten. Dazwischen wurden in Altmünster zwei (1960,1962), bei Timelkam weitere zwei ( 1963/64) sowie in Viechtwang, Scharnstein und Grünau vier Brük- ken aufgerichtet (1964/66) . In Vöcklabruck (1966/67), Vorchdorf (1967/69), Ebensee (1965) und Bad Ischl (1967) kam je ein Brückenbau zustande, während in Gmunden beim zweiten Teil der Umfahrung ( West ) noch einmal zwei Überführungen (1966/67) errichtet worden sind.

1961 konnte man in der Zeit der Wohnbauflaute mit dem eigenen, neuen Bauhof beginnen, die erworbene Säge umbauen, und fing erst wieder 1962 mit dem Wohnbau in Gmunden an, während gleichzeitig in Wildshut die letzten 44 Wohnungen ( 1960/64) errichtet worden sind.

In Gmunden stellten sich die Wohnbauträger „Traun- seer“ und „Wohnungsfreunde“ als die verlässlichsten Auftraggeber heraus. Für die „Wohnungsfreunde“ sind in der Miller von Aicholzstraße 49 (1962/63), in der Rustonstraße 136 (1962/68), in der Lindenstraße 64 (1964/67) und in der Kliemsteinstraße 45 Einheiten (1964/69) errichtet worden. Die „Traunseer“ beauftrag- ten das Unternehmen mit 16 Einheiten in der Annastraße (1964/65), 24 in der Kliemsteinstraße (1965/66) sowie 24 in der Fadingerstraße (1967/68). Auch in diesem Zeitraum wurde bloss ein einziges privates Wohnhaus (1964), und dies infolge Grundtausches für den Betriebs- bauplatz, errichtet.

Für Bauten der Industrie standen weiterhin OKA und SAKOG an der vordersten Auftragsfront. Die Hofüber- bauung und die zweite Baustufe des Verwaltungsge- bäudes beim OKA-Turm (1960/62), Garagenanlagen, Trafowerkstätte (1961), Mastlagerplatz (1964/65),



Das Großbauvorhaben Wohnanlage „Ruston“ in Gmunden mit 136 Wohnungen, Rohbau 1962

Portierhäuser (1964) und die Werkskantine (1966/67) der OKA gaben in Gmunden jedes Jahr Arbeit, während auch als Folge von Neuinvestitionen bei der SAKOG eine Kohlendepotbrücke (1963), zwei Kohlsilos (1964), die gesamte Kanalisation und Kläranlage des Werkes (1964/65) sowie eine Bandbrücke (1966/67) für Vollbeschäftigung bei der dortigen Bauleitung gesorgt haben. Wie schon zuvor sind dort weitere Folgeeinrichtungen gewünscht worden. In Riedersbach entstand ein Kindergarten wie die evangelische Kirche (1961/62), in Wildshut zwei Einfamilienhäuser, eine Kläranlage und ein Textilindustriegebäude (1960/62), in St. Pantaleon noch ein Wohnhaus (1961), die Schule (1965/67) sowie eine Kanalisation (1968) und in Franking das Gemeindehaus (1964/67). Der Wohnbau für die SAKOG und WOGESA war bis auf je ein Einfamilienhaus in Riedersbach und Ostermiething (1962, 1969) wie ein Fünffamilienhaus (1965) in Trimmelkam nahezu abgeschlossen.

Erst in einem Planungsstadium und kurz vor Baubeginn befanden sich 1966/67 - und in Form von größeren Arbeitsgemeinschaften daran beteiligt - die Aktivitäten von Stern & Hafferl zu dem Wasserkraftwerk Gmunden und dem Dampfkraftwerk Riedersbach I. Beide im Auftrag der OKA, letzteres indirekt auch für die SAKOG und ihren Kohleabsatz von immanenter Bedeutung.

Dafür konnten in Gmunden die Skifabrik Riesinger (1962/63) und die Sanitärkeramik Engelhof (1963, 1966) als Auftraggeber gewonnen werden. Ebenso sind in Vorchdorf bei der Molkerei (1963/64) und der Brauerei Eggenberg (1966) sowie in Ebensee bei den Solvaywerken (1968) größere Umbauten vorgenommen worden. Im Gewerbe-, Handels-, Kredit- und Fremdenverkehrsbereich konnten in Gmunden das Hotel Marienbrücke (1962), das Textilhaus Bräu (1963), die Tischlerei Bayr (1964), das Möbelhaus Kölblinger (1965/66) und in Ebensee die Oberbankfiliale (1964) vom Unternehmen baulich verändert oder errichtet werden.



Das Wärmekraftwerk „Riedersbach I“, in Arbeitsgemeinschaft ab 1967 errichtet

Was auffällt, ist der neu entwickelte Bereich öffentliche Bauträgerschaft. Für die Gemeinde Gmunden durfte man den Hauptschulzubau in Traundorf (1959/60), die Trauntoranlage (1960/63), das Kurhotel (1963/64) und einen Hochbehälter (1966) bauen, für die Postverwaltung den Umbau des Postamtes Gmunden (1962) tätigen, für die Arbeiterkammer das neue Bezirksstellengebäude Gmunden (1965) und in Ampflwang sowie Ebensee zwei Volksheime (1960, 1965) fertigstellen.



Zeitgemäßes Möbelhaus in Gmunden, 1966

An Bauaufträgen im eigenen Unternehmen und den angeschlossenen Gesellschaften sind vorrangig wieder die

Betriebsabteilung und die GEG zu nennen. Die Baufirma selbst hat, wie schon erwähnt, 1957 die Säge und 1961 den Bauhof eingerichtet.

### ***Das erste Nachkriegs-Viertel-Jahrhundert in der Gesamtentwicklung***



Wohnhaus für die „Traunseer“, Grünbergweg, Gmunden, 1957

Betrachtet man die Gesamtentwicklung der ersten über zwanzig Jahre Bautätigkeit der Firma Stern & Hafferl nach 1945, erkennt man anfangs eine langsame Phase mit mehr Planungs- und Bauleitungsaufträgen. Bewährte Vorkriegs- und Kriegs-Auftraggeber wie die ÖKA/KOD, Theresienthal und Hatschek, Bahngesellschaften und die eigenen Unternehmen haben im Rahmen eines Wiederaufbauprogrammes öffentlich notwendige Arbeiten bedeutet. Die völlig neuen und selbst eingebrachten Aufgabenbereiche von SAKOG oder WOGESA samt ihren ERP-Mitteln konnten hingegen nicht sofort in Aufträge umgewandelt werden, weil eine nicht gewünschte Interessenkollision von Geschäftsführung und Auftraggeber korrekt gehandhabt wurde.

Damals sind bereits die wichtigsten Entscheidungen für Standortfragen und Bauvorhaben im eigenen Unternehmen gefallen, wie man beim Ausbau der Firmenzentrale oder den Standorten und ersten Bauetappen für die Bahnbetriebswerkstätte oder den Bauhof sieht. Alle weiteren Um-, Zu- und Anbauten oder mehr äussere als innere Erneuerungen bei den Bahngesellschaften und der GEG waren mehr eine Notwendigkeit der Zeit und des Betriebsfortschrittes.

Man war einsichtig geworden, dass Bahnbauten und Kraftwerkerrichtungen wenigstens vorerst aus dem Auftragsprogramm zu streichen, aber sehr gut durch Wohnbautätigkeiten zu ersetzen waren. Wohnungsnot und sehr gute Wohnbauförderung nach dem Krieg versprachen Aussicht auf Erfolg, der dann auch eingetreten ist. In einer ersten Phase bis 1960 wurden mit 137 Woh-

nungen in und um Trimmelkam wie Riedersbach und Wildshut die meisten Wohnvorhaben fertiggestellt. Bis 1968 waren es nur mehr 51, denn dann verlagerte sich das Baugeschehen. In Gmunden hat man mit insgesamt 207 schon damals mehr errichtet, aber im Vergleich zu den 1961 bis 1968 errichteten 359 Wohneinheiten war es erst die halbe Kapazität. Das bedeutete also von 1960 bis 1969 ein Auslaufen der Wohnbautätigkeit an der Salzach und eine starke Zunahme des Bauvolumens in Gmunden, allein in den Jahren 1962 bis 1969.

Die SAKOG betraute die Firma von 1955 bis 1967 mit sieben Werksanlagen. Andere, dort ansässige Bauträger erteilten im Rahmen dortiger Siedlungsentwicklung weitere 18 Folgeaufträge. Sehr gut war die mehr als zwanzigjährige Zusammenarbeit mit der OKA, welche von Stern & Hafferl allein in Gmunden von 1946 bis 1968 mehr als 20 kleinere und sehr große Bauvorhaben ausführen ließ. Zusammen mit acht Bauwerken für Theresienthal und Hatschek sowie insgesamt zehn weiteren Bauaufträgen aus der Industrie, nahm dieser Baubereich bis 1968 den zweitwichtigsten Stellenwert im Unternehmen ein.



Theresienthalbrücke Gmunden mit dem schönsten Blick auf den Traunstein, 1963, ein Stolz der Firma

Von kleinerer Dimension waren von 1953 bis 1966 die insgesamt elf Bauansuchen aus Gewerbe, Handel, Lagerung und Fremdenverkehr, gefolgt von einer fast gleichen Anzahl aus der Gemeinde Gmunden (sechs von 1955 bis 1966) wie den anderen öffentlichen Bauträgern wie Post und Arbeiterkammer (vier von 1960 bis 1965).

Von echter Zukunftsbedeutung sollte sich der Brückenbau herausstellen, welcher in den ersten acht Jahren seines Bestandes von 1959 an schon für 22 Baustellen gesorgt hatte. Er war aber bei weitem nicht der Weisheit letzter Schluss und nur einer von mehreren bedeutsamen, ja vielen neuen Wegen der Baufirma, welche nach dem Tod von Karl Stern sowie Hugo und Josefine Neumann von deren Erben mit Voraussicht beschritten worden sind.

# Die Salzach-Kohlenbergbau-Gesellschaft

-

## 1947 von Stern & Hafferl begründet und aufgebaut

---



Die fertige Bergwerksanlage Trimmelkam 1953

Die Gründung und Entwicklung dieser Gesellschaft ist untrennbar mit den Namen Stern und Neumann verbunden. Dr. Josef Stern hatte noch am 29. November 1923 mit dem Erwerb der Schürfrechte um Trimmelkam, damals für Braunkohle zwecks Betriebes eines Dampfkraftwerkes, den Anfang gemacht. Ing. Hugo Neumann setzte diese Intentionen um einen Bergbau ab 1929 fort, und hörte nicht auf, bis diese Lager in vielfältigster Weise nutzbar gemacht waren und damit ein eigener regionaler Wirtschaftsraum geschaffen worden ist.

Die Bedeutung Dr. Götzingers als geologischer Gutachter der Salzachkohlevorkommen 1924 und die von Hugo Neumann als Initiators von Tiefbohrungen 1929/30 sind bereits früher erwähnt worden. Ausdehnung und Mächtigkeiten wurden damit erfasst, aber die Tiefe der Kohle in 100 bis 120 m an sich als damaliges, starkes Förderproblem betrachtet. Als es 1945 um die Brennstoffsituation im Land sehr schlecht stand, war endlich der Zeitpunkt gekommen, alle politisch-wirtschaftlichen Kreise davon zu überzeugen, diesem Energienotstand durch die Neuanlage eines Kohlebergwerkes zu begegnen.

### ***Die Bedeutung von Stern & Hafferl als Projektant, Miteigentümer, Schürfrechtsbesitzer und oberste Bauleitung***

Dabei spielte neben Hugo Neumann und Karl Stern der Bergbaufachmann Dr. h.c. Dipl. Ing. Hermann Löcker (1871- 1961) eine wichtige Rolle, der schon 1945 von Ing. Neumann zur Ausarbeitung eines ausführlichen Gutachtens für die Eröffnung des Kohlenbergbaues in Trimmelkam gewonnen werden konnte. Dieses Gutachten und neuerliche Tiefbohrungen von 1946 und 1947 bis 210 m Tiefe (insgesamt neun durch Stern & Hafferl) sowie der Fortschritt in der Bergbautechnik und später 74 weitere Untersuchungs- Bohrungen schufen die eigentlichen Voraussetzungen zur Verwirklichung dieses großen Bergbauprojektes. 20 bis 30 Millionen Tonnen Braunkohle wurden als abbauwürdig ermittelt. Die Flöze selbst stammen aus dem oberen Miozän und wechseln in ihrer Mächtigkeit; am stärksten ist das Unterflöz mit 3 m, gefolgt vom Mittelflöz mit bis zu 2 m. Das Hangendflöz konnte nur in Mächtigkeiten bis 1,6 m festgestellt werden. Man beabsichtigte im Vollausbau die Hälfte des Braunkohledefizites Österreichs von hier aus abzudecken.

Als bergbautechnischer Berater des Unternehmens führte Löcker 1945/46 die Planung der gesamten Bergwerksanlage durch und hatte in Dipl. Ing. Wilhelm Krackowitz einen weiteren, bewährten Fachmann gefunden. Es war aber von den Besitzern der Schürfrechte, Hugo Neumann und Karl Stern, die Familie Hafferl war jetzt endgültig ausgeschieden, noch harte Überzeugungsarbeit zu leisten, die öffentlichen Stellen zu begeistern und speziell die enormen Mittel aufzutreiben. Man hat mit dem Land Oberösterreich sowie der Bergbauförderungsgesellschaft in Wien Verhandlungen aufgenommen, die angesichts der katastrophalen Energielage Österreichs bei beiden Stellen und auch allen anderen befassten Behörden größte Förderung fanden. Als Gesellschafter einer zu gründenden Unternehmung fanden sich die Länder Oberösterreich und Salzburg, die der Republik gehörige Bergbauförderungsgesellschaft sowie Stern & Hafferl als Schürfrechtsinhaber und bauleitende Firma, welche insgesamt 4.000.000 Schilling aufgebracht haben. Dazu kamen Gelder für die Investitionen in Höhe von fast 102.000.000 Schilling aus dem European Recovery Funds (ERP- Mittel).



Provisorien aus Holz (Wohnbaracken, Fördertürme) und erste Bauten (Eisenwerkstätte, am Rande rechts) am Anfang des Bergbaubetriebes in Trimmelkam, 1948

Am 18. November 1947 konnte die Gründungsversammlung der Salzach-Kohlen-Bergbau-Gesellschaft m.b.H. im Gmundner Arkadenhaus über die Bühne gehen. Karl Stern führte den Vorsitz und wurde zum Präsidenten der Gesellschaft, Hugo Neumann und Dr. Löcker zu den beiden Vorständen und Geschäftsführern bestellt, Firmensitz war Gmunden. Man muss sich vorstellen, dass Dr. Löcker damals 76 Jahre, Hugo Neumann 69 Jahre und Karl Stern 67 Jahre alt gewesen sind – also in einem Alter waren, wo man eigentlich nichts Neues mehr beginnt. Karl Stern behielt den Vorsitz im Aufsichtsrat bis 1967 und Hugo Neumann gehörte ihm von 1952 bis 1961 an, abgelöst von seinem Sohn Dipl. Ing. Helmut Neumann. Die Herren Neumann und Löcker nahmen die Geschäftsführung bis Ende 1952 wahr, als die Hauptarbeiten abgeschlossen waren und im Jänner 1953 die

Kollaudierung der Gesamtanlagen erfolgt ist. Zudem war die Mitarbeit von Prokurist Freimüller aus dem Team von Stern & Hafferl, als Handlungsbevollmächtigter für die Verwaltungs- und Finanzgeschäfte der S.A.K.O.G., von wesentlicher Bedeutung. Helmut Neumann ist mit der obersten Bauleitung betraut worden, seine Brüder Karl und Hugo waren beim Bau der Kohle- und Personenbahn die Planer und Bauleiter, und Baumeister Vodepp, der zweite ausgezeichnete Fachmann aus der Bauabteilung von Stern & Hafferl, auch bis Ende 1952 für eine eigene, neue Wohnbaugesellschaft, die WOGESA zuständig.

Aus diesen Gründen trat das Bauunternehmen aus Interessenkollision erst mit Beginn 1953 selbst als Auftragnehmer aktiv in Erscheinung; es bildete bis dahin die oberste bauleitende Instanz. Im selben Jahr, am 18. März 1953 wurde das Betriebsunternehmen Stern & Hafferl auch mit der Betriebsführung der neuen Kohlen- und Personenbahn beauftragt.

Die zum ganzen Betrieb wesentlichen Schürfrechte aus 1923 wurden gesondert sowie langfristig durch einen Tonnenzinsvertrag vom 10./11. September 1948 abgeboten, der bis 1969 Geltung hatte. Die wichtigsten 60 Freischürfe blieben Eigentum von Stern & Hafferl; das Unternehmen durfte die Schürfe aber nicht weiterverkaufen oder andere daran beteiligen. 1947, noch vor Gründung der S.A.K.O.G., hatte es mit der Österreichischen-Montan-Industrie-Gesellschaft Probleme gegeben, welche in der Nähe ebenso Schürfrechte besaß und damals die von Stern & Hafferl pachten wollte. Nach zukünftiger Vermessung des Grubengeländes und Freifahrungserklärung blieben die Grubenfelder natürlich gleichfalls im Besitz der Eigentümer Stern & Hafferl, welche die geförderte Kohle der S.A.K.O.G. innerhalb einer Vertragsdauer laufend verkauft hat. Es handelte sich nach gestaffeltem Förderquantum um 1,0 bis 0,4 Prozent des Verkaufspreises an der gesamt versandten Kohle, einen Anteil, der sich bis 1969 auf 0,4 Prozent an der Gesamtförderung reduzieren sollte und für den ab 1970 kein Entgelt mehr vorgesehen war. Bei vorzeitiger Schließung des Bergbaues und Kündigung des Vertrages stand Stern & Hafferl das ganze Bergwerkseigentum zu. An weiteren 59 Freischürfen in Oberösterreich und Salzburg bestanden Vornutzungsrechte.



Bundeskanzler Figl besichtigte 1949 die Bauplätze der SAKOG

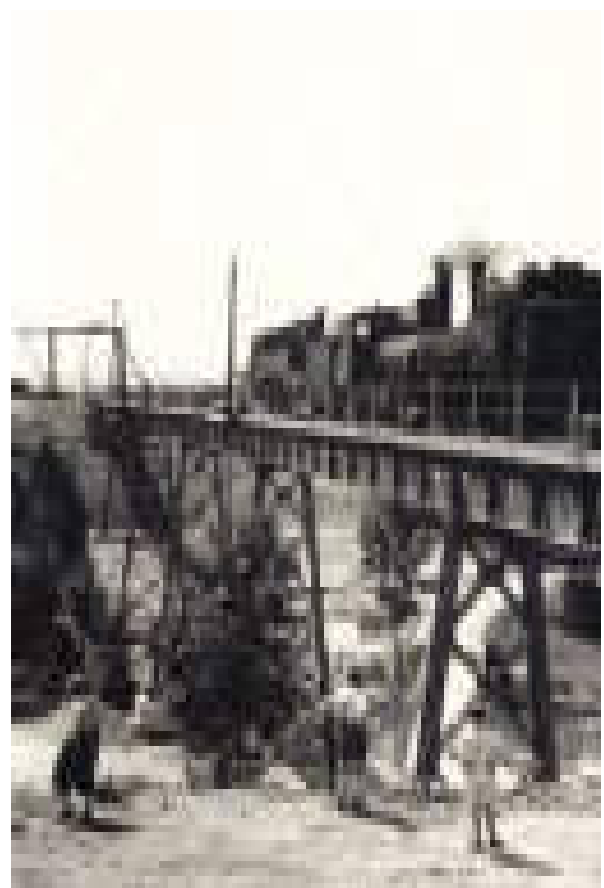
Der Spatenstich zur neuen Werksanlage erfolgte am 18. Mai 1948, und nach knapp dreijähriger Bauzeit wurde die erste verkaufsfähige Kohle zutage gebracht. Ursprünglich war geplant, das Kohlevorkommen mittels Schrägschachtes von der Riedersbacher Terrasse her aufzuschließen. Infolge Wasserführung der salzreichen Schotterebenen wurde aber das Projekt mit einer Doppeltiefschachtanlage bei Trimmelkam (1949 fertiggestellt) aufgestellt. Der Hauptschacht hatte 92 m Tiefe, ein Hilfsschacht 97 m Tiefe. Weiters kamen an Hochbauten zwei Fördertürme sowie Haspelhäuser (Standorte der Fördermaschinen) zur Ausführung, die untereinander und mit dem Hauptgebäude durch eine vorgelagerte Brücke verbunden sind. Der Weg, den die Kohle von der Grube bis zur Verladestelle durchlief, führte über eine Zerkleinerungs- und Sortieranlage in mehreren Stockwerken (1950 Probetrieb).



Bahn-Bau-Pläne der lange jüngsten Eisenbahn Österreichs von Bürmoos nach Trimmelkam, vom Ministerium 1949 genehmigt

Inzwischen war für den Abtransport der zu fördernden Kohle (14. Jänner 1952 Aufnahme der Kohlegewinnung) die Kohlebahn 1951 versuchsweise (Güterverkehr) und im Mai 1952 sogar mit Personenverkehr in Betrieb genommen worden. Die Verladung von Kohle geschah nun über Förderbänder direkt in die Waggons. Die Rangierung der Waggons war ein automatischer Vorgang. Die elektrische Streckenausrüstung führte Stern & Hafferl unter Leitung von Elektroingenieur Hugo Neumann junior aus, während die Unter- und Oberbauarbeiten sowie Kunstbauten Zivilingenieur und Baumeister Karl Neumann leitete. Darunter war die von Karl Neumann entwickelte, 1950 fertiggestellte Moosachtalbrücke mit einer Spannweite von 150 m die erste große, geschweißte von der VÖEST gelieferte Stahlbrücke Österreichs.

Weitere Straßen, ein Knappschaftsgebäude, Wasserversorgungs-Anlagen, Kanalisationen, Lagerhaltungsgebäude, die Eisen- und Holzbearbeitungs-Werkstätten, ein Sprengmittelmagazin und Bahnhofsanlagen sowie eine Remise folgten bis 1952 für den Bergwerksbetrieb unter Aufsicht von Stern & Hafferl. 1952 betrug das Stammkapital der Gesellschaft bereits 8.000.000 Schilling, die Investitionen insgesamt über 70.000.000 Schilling.



Die Moosachtalbrücke, Belastungsprobe 1950

Die Kapazität war ursprünglich auf 360.000 Jahrestonnen bei einer 1200köpfigen Belegschaft ausgerichtet. Zu Beginn 1953 arbeiteten bereits 700 Werksangehörige und produzierten 240.000 Tonnen Kohle, wovon 12 Prozent für chemische Zwecke ins nahe Bayern exportiert worden sind. Außer Hausbrand boten sich Absatzmöglichkeiten für die letzten Dampfbahnen und kalorische Kraftwerke an, wie sie Dr. Stern schon zu Beginn geplant hatte. 1955 hat man bei einer Erzeugung von 520.000 Tonnen bereits 90.000 Tonnen an das Salzburger Fernheizwerk geliefert sowie bis zu 60.000 Tonnen an die Bundesbahnen. Von 1953 bis 1959 blieb der Stand der Mechanisierung mit



Der Riedersbach „Bau-Clan“: Architekt Hubich und Oberbauleiter Helmut Neumann sowie der SAKOG Direktor Heller und Ing. Braun, 1957



Der SAKOG-Schurfbereich Ende der sechziger Jahre

Ausnahme zahlreicher Versuche, Erprobungen und Verbesserungen nahezu unverändert, die Kohlenmenge hielt bei knapp unter 500.000 Tonnen. Der Belegschaftsstand lag von 1956 bis 1960 zwischen 1.000 und 1.100 Personen.

Erstmals 1961 musste nicht wegen Absatz-, sondern Personalmangels die Förderung auf zwei Drittel zurückgefahren werden. Das hatte mehrfach negative Auswirkungen, welche durch ein neues Investitionsprogramm von fast 60.000.000 Schilling und Hebung des Stammkapitals auf 28.000.000 Schilling, damit also neuen Maschinen (maschinelle Kohlegewinnung) und andere Mechanisierungsmaßnahmen bis 1967 behoben wurde. Der Beschluss der OKA 1966, in Riedersbach ein Dampfkraftwerk zu errichten, bringt eine neue Aufbruchstimmung.

### ***Die Tätigkeit von Stern & Hafferl als reine Baufirma und Wohnungserrichter***

Stern & Hafferl selbst erhielt von der S.A.K.O.G. erst von 1954 bis 1962 in Trimmelkam und Ostermiething den Auftrag für Ein- und Zwei- Familienwohnhäuser, oder in Trimmelkam sowohl Wohn- als auch Betriebsgebäude zu errichten.. Von 1963 bis 1967 waren es speziell Bauten für den Bergwerksbetrieb. Andere, zahlreiche Aufträge kamen von öffentlicher Seite wie der katholischen und evangelischen Kirche, den Gemeinden oder Privaten, auch der Bau einer Textilindustrieanlage gehörte dazu.



Die neue Kohle-Förderbrücke zum Wärmekraftwerk „Riedersbach I“, 1967

Zum Zeitpunkt des Beginns der Förderung und Ende der Geschäftsführung von Neumann und Löcker erfolgte der Beginn eines eigenen Siedlungs- Bauprogrammes für die bald über 1.100 Beschäftigten der S.A.K.O.G. und ihre Familien. 1949 war daher eine gemeinnützige Wohnungs- Gesellschaft m.b.H. Salzachkohle mit dem Auftrag gegründet worden, im neu aufzuschließenden Kohlenrevier Bergarbeiterwohnungen zu errichten. Die Gesellschaft hatte bis 1953 ihren Firmensitz in Gmunden und wurde von 1950 bis 1953 von Baumeister Vodepp,





Ein Schilderwald von Geldgebern und Bauträgern „LAND OBERÖSTERREICH, BUNDES-WOHN-SIEDLUNGS-FONDS und STERN & HAFFERL“ in Riedersbach, 1957

einem langjährigen Mitarbeiter von Firma Stern & Hafferl, als Bauleiter zusammen mit einem Architekten geführt. Auch die W.O.G.E.S.A. erhielt aus dem ERP-Fond Gelder und einen Wohnbaukredit von 5.000.000 Schilling. Sie errichtete von 1951 bis 1952 mit den von der S.A.K.O.G. schon begonnenen und 1950 übernommenen 240 Wohnungen insgesamt 337 Wohneinheiten.

Nach Rücklegung der Bauleitung Vodepps konnte sich die Baufirma selbst an den Ausschreibungen beteiligen. Allein bis Mitte der 50er Jahre entstanden weitere 224 Wohneinheiten, insgesamt bis 1956 an Zahl 561, von denen 177 Stern & Hafferl errichtet hat.

In der Siedlung Riedersbach konnte man von 1954 bis 1957 98 Wohneinheiten, sowie ein Verkaufsgebäude und Garagen errichten, in Trimmelkam 1965 ein Fünf-Familien-Wohnhaus, und in Wildshut, von 1957 bis 1964, 74 Wohnungen sowie 1958/59 auch einige Verkaufsläden.

Von der OKA bekam Stern & Hafferl schließlich, zusammen mit anderen Firmen, den bedeutenden Auftrag von 1967 bis 1972 das Dampfkraftwerk Riedersbach I zu errichten.



Hugo Neumann, 79jähriger Chef der Baufirma, auf Stippvisite in Wildshut, 1957

# Die Betriebs-Direktion und von ihr betreute Verkehrsunternehmen von 1945 bis 1968

## *Die Betriebs- Direktion Stern & Hafferl*

In ihrer rechtlich-wirtschaftlichen Beschaffenheit weiter ein Teil des Bau- und Betriebsunternehmens Stern & Hafferl, bildete die Direktion in Gmunden ab 1945 sowohl eine administrative als eine technische Abteilung mit dem Haupt- Betriebsleiter an der Spitze. Betriebsdirektor war von 1945 an Ing. Karl Stern und Haupt- Betriebsleiter seit 1949 Dipl. Ing. Ingobert Schreckeneder. Der Beschäftigtenstand in der Betriebsverwaltung und in den Werkstätten sowie bei den verschiedenen Bahnen zählte um 1950 bereits fast 400 Personen, inklusive der bei der Schifffahrt und der Buslinie Beschäftigten. Dieser Stand sollte sich bis 1968 auf etwa 300 einpendeln.



Ingobert Stern, 1957

Dazu gehörten im technischen Bereich 1945 die Vereinigte Gesellschaftswerkstätte in Gmunden und ihre Service- Außenstellen in Eferding, Attersee und bereits in kleinem Umfang Vorchdorf. Die Betriebsunternehmung besaß auch einen eigenen Betriebsfuhrpark in Entwicklung, von dem Loks, Trieb-, Personen- und Güterwagen an die vom Betriebsunternehmen geführten Lokalbahnen ausgeliehen werden konnten. Durch Ab-

bruch des Gebäudes und Übernahme des Grundes durch die OKA, welche dort bald das Turmgebäude mit Werkstätte errichten sollte, hörte die Gesellschaftswerkstätte schon 1947 zu bestehen auf. Von nun an diente die schon im Krieg erweiterte und nun ausgebaute Werkstätte in Vorchdorf als Ersatz und neue technische Zentrale. Die Arbeiten hier, im Rahmen einer noch größeren Instandhaltungs- und Instandsetzungseinrichtung aller Bahnen und ihres Fuhrparks, wurden durch Anschaffung eines Maschinenparks für die Zukunft aller Bahnen sehr wichtig. Weil aber die drei Linzer Lokalbahnen zu entfernt lagen und man schon immer in Eferding eine eigene Betriebsleitung (1912) sowie Werkstätten unterhalten hatte, blieb dort eine zweite administrativ- technische Einheit bestehen. Der eisenbahnmäßige Inselbetrieb in Unterach- See sowie die nicht mit den Bahnen um Gmunden und Lambach verbundene Lokalbahn Vöcklamarkt- Attersee bewahrten gleichfalls in Attersee eine kleine Werkstatteinheit. 1939 und noch 1945 betreute man insgesamt 142 Bahn-Kilometer, wofür vier, dann drei E- Loks, 28, dann 30 E-Triebwagen, 52, dann 57 Personen-, 2 Gepäck- und 65, dann 76 Güterwagen zur Verfügung standen.

Die zehn von Stern & Hafferl geführten Bahnen (darunter auch die Gmundner Straßenbahn als Teil der GEG) waren alle, bis auf die Lokalbahn Lambach-Haag als Besitz der Bundesbahn, selbständige Unternehmen im Eigentum lokaler Aktiengesellschaften oder einer Bergbaugesellschaft - mit jeweils verschieden hohem Besitz- Anteil der Firma Stern & Hafferl.



Die Vorchdorfer Werkstätten-Anlage, 1965

Bereits 1950 hatte der Kampf um den Erhalt dieser Bahnen wie vor dem Krieg zu Eingaben und Vorschlägen beim Verkehrsminister, dem Finanzminister oder den Ländern und Gemeinden geführt, welche Ing. Karl Stern, der wieder stark im öffentlich-politischen Leben verankert war, dort jeweils mit allem Nachdruck vertreten hat. Einem „konstruktivem Vorschlag“ aus dem Jahre 1951 entnehmen wir die finanzielle Förderung zur Erneuerung der Privatbahnen, Zuteilung von ERP-Mitteln sowie Lösungen von steuerlichen, gesellschaftlich-vermögensrechtlichen, Besatzungskosten betreffenden und sozialen Problemen. Der damalige Haupt-Betriebsleiter Dipl. Ing. Schreckeneder schreibt später, 1955: „Da die Bahnen nach rein privatwirtschaftlichen Grundsätzen betrieben werden und keinerlei Subventionen von irgendeiner Seite erhalten, kann der Betrieb nur mit äußerster Sparsamkeit aufrechterhalten werden ... (Unsere) Beispiel(e) zeig(en), daß es noch jetzt möglich ist, bei größter Sparsamkeit Nebenbahnen wirtschaftlich zu betreiben“.



Die erste, 1956 neu angeschaffte Güter-E-Lok der Bau- und Betriebsunternehmung Stern & Hafferl

Eine Meisterleistung der Folgejahre sollte in diesem Sinne die Erneuerung der damit verbundenen Bahnstrecken (Unter- und Oberbau, Fahrleitungen), technischen Einrichtungen (Gleichrichter) sowie ihres Fuhrparks werden, während die nicht so notwendige bauliche Umänderung und zeitgemäße Anpassung zu warten hatte. Alte Schienen wurden zwar durch neue ausgetauscht, aber nur im Bedarfsfall, und die alten für Fahrleitungshalterungen oder Unterbaubefestigungen wiederverwendet. Speziell der laufende Zukauf von älteren Loks, Triebwagen und Beiwagen aus Deutschland und der Schweiz sowie deren Generalüberholung und wieder Inbetriebsetzung wie auch jener des eigenen, alten Fuhrparks mit modernen Aufbauten war und ist ein Teil der Stern & Hafferl eigenen Unternehmensphilosophie. Die auf der Linzer Lokalbahn oder der Bahn Bürmoos- Trimmelkam zu Beginn der 50er Jahre neu erworbenen Triebwagen bzw.

E-Loks waren von den Mehrheitseigentümern dieser Bahnen, der Stadt Linz und der SAKOG durchgeführte und auch finanzierte Vorhaben.



Linien-Fahrplan-Schema der Betriebsdirektion Stern & Hafferl für Bahnen, Busse und Schiffe

Ähnlich ist man im Atterseer Schifffahrts- und Busbereich verfahren, wo zum Beispiel der Umbau der drei Elektroboote und des Dampfers „Unterach“ auf Dieselbetrieb auf Ideen von Dipl. Ing. Schreckeneder zurückging und die damit verbundenen Arbeiten in den eigenen Werkstätten durchgeführt wurden, oder der erste Bus ein „zusammengeschusterter“ Schreibstubenwagen aus Wehrmachtsbeständen war.

### *Die letzten Bahnprojekte in Oberösterreich*

Bereits die letzten Kriegsjahre widmete sich Hugo Neumann der Wiederaufnahme von Eisenbahnprojekten, die ihm machbar erschienen sind. Er, der die Projekte eigentlich in der Baubürosection bearbeitet hat, war zusammen mit Karl Stern der Motor einer Wiederbelebung des Eisenbahnverkehrs. Neben der Elektrifizierung der SKGLB, für die beide bis zuletzt, 1955, Gutachten erstellt haben, waren es Bahnen im Mühlviertel und speziell Strecken, welche die alte Idee eines Voralpen-Lokalbahn-Ringes aufleben ließen. Die zwischen den bestehenden Lokalbahnen fehlenden Teilstrecken wurden von der Bevölkerung unterschiedlich stark als Lücken empfunden.

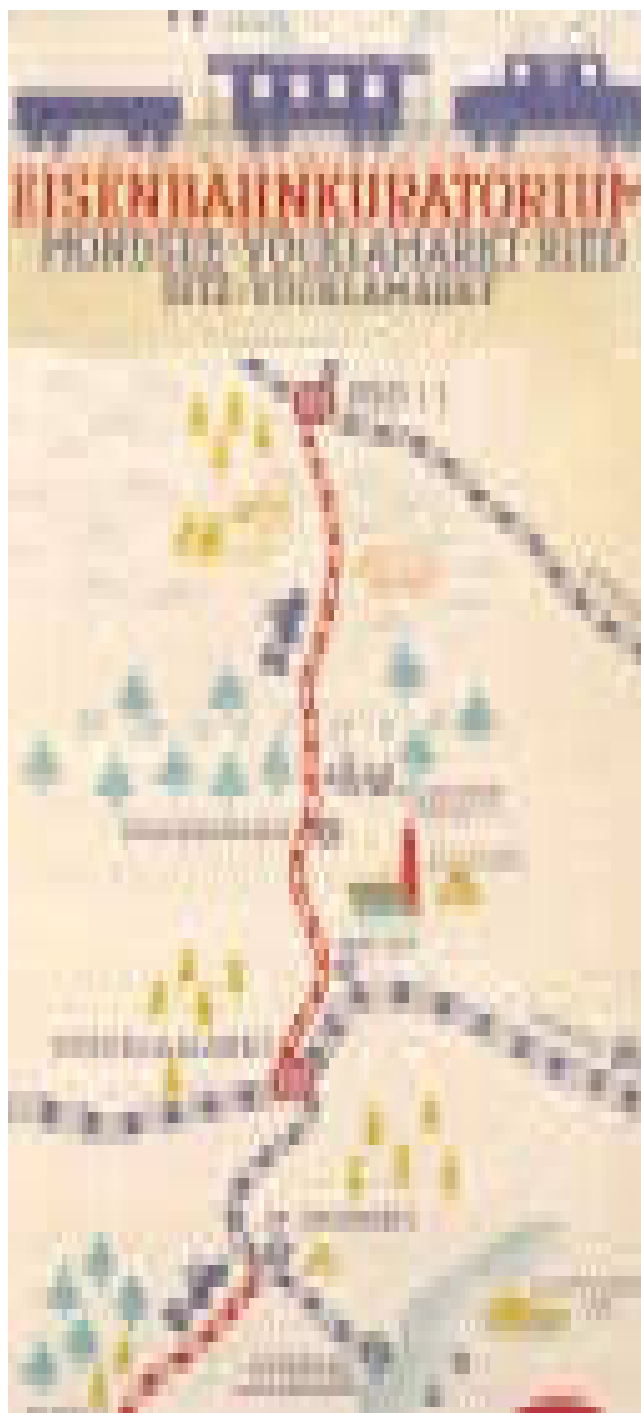
Sofort waren 1946 die Verbindungen Vöcklamarkt-Ried, Grieskirchen- Gallspach und Gmunden-Scharnstein ein ernsthaftes Thema. Es bildete sich ein eigenes Komitee die Verbindung nach Ried mit allen Mitteln durchzusetzen, welche schöne, farbige Werbeplakate für diese Bahn zur Aufstellung brachten. Vom 21. April 1947 datiert ein Schreiben von Baumeister Vodepp, das dem Vizebürgermeister von Gallspach, einem im Aufbau

befindlichen Kurort, empfiehlt, eine Normalspurbahn als Aktiengesellschaft mit Endpunkt vor dem Kurinstitut Dr. Zeileis zu projektieren. Es wurde von 160.000 Personenfahrten ausgegangen, der Güterverkehr scheint wenig bedeutsam gewesen zu sein.

In Gmunden zeigte die Bezirksbauernkammer Interesse an einer Zweiglinie nach Scharnstein. Von den Herren von Stern & Hafferl wurde die alte Projektstrecke nochmals abgegangen und man kam zum Ergebnis, dass die Abzweigung in Gschwandt und der Endpunkt in Viechtwang mit einem Anschluss an die Almtallinie hergestellt werden müssten. Das Gelände war ziemlich schwierig; ein neues Vorprojekt hätte sich alleine auf 1.000 ATS je km gestellt – die Strecke ist 12 km lang gewesen. Doch die Bauernkammer rückte schließlich von einer Auftragerteilung ab.

Es mag nicht so bekannt sein, dass die Jahre 1946 und 1947 überhaupt eine Art zweiter Gründerzeit im oberösterreichischen Lokalbahn- Bauwesen bedeutet haben. Stern & Hafferl arbeitete damals rund um den Hausruck an den Projekten Mattighofen-Ried, Vöcklamarkt-Ried, Vöcklamarkt-Zipf und St.Georgen-Mondsee, der Weihartbahn, den Strecken Altenhof- Kohlgrub und Grieskirchen-Gallspach, sowie gegen Steyr zu an den Verbindungsbahnlinien zur Almtalbahn Gmunden-Scharnstein und Vorchdorf-Pettenbach. Im Mühlviertel gehörten zu geplanten Linien Pregarten- Unterweißenbach und Linz-Rohrbach. Projektiert und gebaut wurde nur ein Teil der Weihartbahn zwischen Trimmelkam-Wildshut-Bürmoos, als eine Verlängerung der Salzburger Lokalbahn und Zugangsmöglichkeit zu den neu erschlossenen Kohlenrevieren an der Salzach.

Diese letzte Phase dauerte drei Jahre, um nach einem dramatischen Nachlassen der Nachfrage 1948 das endgültige Einstellen fast aller Planungen zu bewirken. So schreibt Baumeister Vodepp schon 1947: „Der Zeitpunkt für eine mit Auslagen verbundene Aktion zur Realisierung des (Bahn-) Projektes (Grieskirchen-Gallspach) ist dermalen aus mehrfachen Gründen nicht günstig, auch gehen die Planungen des Bundes und der Länder vorerst in Richtung des vordringlichsten Wiederaufbaues.“ Noch einmal sind 1950 die Strecken Altenhof- Kohlgrub, von 1950 bis 1953 eine Überstallanlage der Linzer Lokalbahn sowie 1952 ein Umbau des Linzer Lokalbahnhofes mit Geleisanlagen projektiert worden. Zuletzt bildete sich noch ein Eisenbahnkuratorium mit Sitz in Vöcklamarkt, das mit von Stern & Hafferl schon ausgearbeiteten Bahn-trassen über Zipf nach Ried im Norden und nach Mondsee im Westen sowohl wirtschaftliche (Kohleförderung, Holztransport) als Fremdenverkehrs- Interessen vertreten hat. Man ließ dafür schöne Werbeplakate



Ein Propaganda-Plakat für eine neue Bahn zwischen den Salzkammergut-Seen und dem Innviertel, geplant von Stern & Hafferl

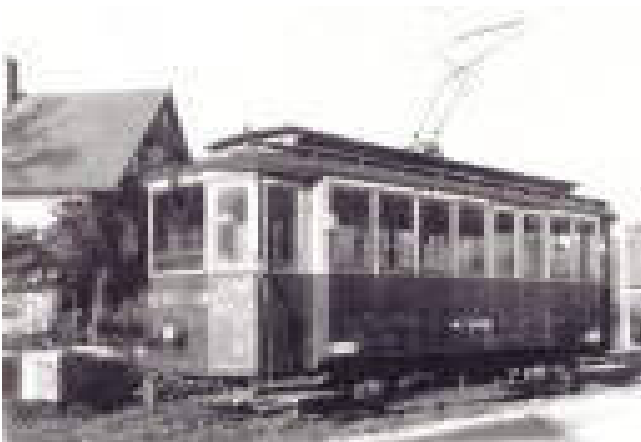
anfertigen, die alle Bahnhöfe der Bezirke Vöcklabruck und Gmunden geschmückt haben, ohne letztendlich sein Ziel, den Bau dieser Bahnlinien wirklich zu erreichen.

Alle diese je in der Region Oberösterreich gemachten Planungen blieben archiviert, um bei Bedarf vielleicht doch noch einmal verwendet werden zu können, wovon Hugo Neumann überzeugt gewesen ist.

## Die von Stern & Hafferl betriebenen Bahnen

### *Die Straßenbahn Unterach-See (< STUS >), das Ende einer Stern & Hafferlschen Lokalbahn*

Diese erste außerhalb von Gmunden gebaute elektrische Lokalbahn der Firma hatte in der Kriegszeit eine unerwartete Aufwärtsentwicklung erlebt. Eine Mitte der dreißiger Jahre errichtete, die Bahn sehr schädigende Buslinie der SKGLB von Salzburg-Mondsee-Bad Ischl war während des Kriegs wegen Treibstoffmangels eingestellt worden. Während dieser Zeit hatte die Lokalbahn wegen des Ausfalles der Buslinie und vieler Evakuierter mit einem extrem niederen Personalstand gewaltige Fahrgastmengen zu bewältigen.



Der bereits außer Dienst gestellte, letzte Triebwagen der Straßenbahn See-Unterach, 1949

Die letzten Betriebsleiter waren seit 1940 Ing. Schönmayr und ab 1949 Dipl. Ing. Ingo Schreckender, der Aufsichtsratsvorsitzende bis zur Liquidation 1957 Karl Stern. Die Triebwagenanzahl ist mit einem von Gmunden überstellten sehr altem Fahrzeug aus 1894 und bloß einem weiteren aus 1907 stammenden ursprünglichen Wagen mehr als gering gewesen. Zwei Beiwagen, ein Güterwagen und ein Turmwagen für Instandhaltungsarbeiten bilden den letzten Bestand. Der stärkere Triebwagen wurde noch zuletzt 1949 einer Revision unterzogen, die Sommerbeiwagen im Winter 1947/48, der alte Gmundner Triebwagen überhaupt nur einmal 1946 länger benützt. Als Ergebnis einer Überprüfung der Fahrleitung wechselte man noch von 1948 bis 1950 Maste aus.

Die zehn- bis zwölffachen Fahrgastziffern ( 1946: 108.000, 1948: 126.000 ) der Vorkriegsjahre (1930 oder

1939: 11. 000 bis 12.000 ) ließen die Bahn nun auch erstmals von 1947 bis 1949 im Winter verkehren, wobei in den Stammtriebswagen erstmals 1946 eine Heizung eingebaut wurde. Im Winter 1948/49 hat man über Nacht auch die Antriebsbatterien der Atterseeschiffe an der Oberleitung der STUS aufgeladen, der im Dezember 1948 eine Adaptierung der Umformeranlage vorausgegangen war.

Nach dem Krieg waren natürlich von der SKGLB und der Post langsam Buslinien eingerichtet worden, die einen Großteil des Verkehrs dieser Bahn wieder an sich zogen (STUS: 1949 Frequenz 48.000 Personen). Es wurde nach laufenden Betriebsabgängen und einem ziemlichen Verlustkonto bei dem Betriebsunternehmen hin und her überlegt, die Bahn zu erhalten oder einzustellen. Zuerst einmal vorläufig, dann eigentlich für immer.

Der Betrieb ist dann nach der Saison 1949 planmäßig eingestellt und letztmalig 1950 aufgenommen worden. Aufgrund der großen Erhaltungsrückstände entschied dann die Firma Stern & Hafferl kurz vor Saisonbeginn doch anders und bediente ab 2. Juli 1950 die Strecke nicht mehr durch die Bahn, sondern durch ihre neue Nachkriegs- Autobuslinie Attnang-Puchheim – Unterach-See infolge Verlängerung mit. Diese speziell dort angebotenen Kurse, zuletzt zwei am Sonntag vormittags, wurden erst 1989 ganz aufgegeben.

Der Abbruch der Bahnanlagen (Abbau der Streckenanlage seit 10. April 1951) und die Umwidmung der Gebäude in Unterach selbst dauerten einige Zeit . Die Triebwagen und Beiwagen sind 1951 über den Attersee in die dortige Remise, nach Gmunden und Vorchdorf abtransportiert worden. Der jüngere Triebwagen verkehrte dann noch von 1952 bis 1978 auf der Gmundner Straßenbahn, der ältere war 1952 in einen Beiwagen derselben Bahn umgebaut worden und wurde 1963 abgewrackt. Die Beiwagen hatten ein unrühmliches Ende und sind als Wochenendhäuschen verwendet worden – 1982 verliert sich ihre Spur. Nur die offene Arbeitslore leistete noch bis 1969 Dienst auf der Lokalbahn Vöcklamarkt- Attersee. Von 1953 bis 1955 erfolgten die letzten Schienenausbauten, von 1951 bis 1956 die Verkäufe des Trassengrundes. Die 38. und letzte Generalversammlung fand am 11. Dezember 1957 statt, per 31. Dezember 1957 wurde die Aktiengesellschaft im Handelsregister gelöscht. Zeitgleich hörte auch die SKGLB zu bestehen auf.



Abtransport des Fuhrparkes der <STUS> mit dem Trajektschiff „Resi“ nach Attersee, 1951

In gewisser Weise hat die in Unterach bald eingerichtete Buszentrale der Atterseelinie die Bahn nicht bloß ersetzt, sondern auch die Bahn nicht endgültig vergessen lassen. Aus der Kraftstation wurde eine Dienstwohnung für den Kraftwagendienst von Stern & Hafferl, aus den Remisen schon seit 1947 eine Busgarage samt Werkstätte.

### *Die Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee*

Sie diente immer vielfältigen Funktionen und überlebt daher sehr gut. Als Zubringer von der Westbahn an den Attersee und von dort durch die Schifffahrt an die Orte am See, als Badezug oder als Güterbahn hatte und hat sie sich bewährt. Die Beförderungsleistung blieb von 1951 bis 1970 mit um die 200.000 Personen recht konstant, anfangs der fünfziger und Mitte der sechziger Jahre lagen die Ziffern sogar noch um 10 Prozent höher. Nur der Güterverkehr, 1951 mit 15.000 Tonnen so stark wie 1913, aber 1965 mit 6.000 Tonnen, also einem mehr als halbiertem Aufkommen, war stark zurückgegangen. Die Fahrdienstleitung war für die seit Baubeginn der Bahn unveränderten hölzernen Haltestellen genauso verantwortlich wie für die drei Bahnhöfe in Attersee, St.Georgen und Vöcklamarkt, welche erst seit den sechziger Jahren bauliche Verbesserungen erfahren haben. Die Gleichrichterstation befand sich weiter in St. Georgen, die Werkstätte in Attersee – beide wurden ebenfalls auf einen moderneren Standard hin ausgerüstet.

Die Hauptbetriebsleitung bestand in Gmunden, eine Fahrdienstleitung in Attersee; den Vorsitz im Aufsichtsrat der Bahngesellschaft, großteils im Eigentum von Stern & Hafferl, führte bis 1967 Karl Stern, ihm zur Seite stand Hugo Neumann.

Es war natürlich nach Kriegsende nicht sofort an eine Erneuerung von Gebäuden oder Fuhrpark zu denken, die noch über zwanzig Jahre dauern sollte. Nur der Oberbau benötigte einige Sofortmaßnahmen, während bei der Fahrleitung nur immer wieder einzelne Holzmaste ausgetauscht worden sind. An Betriebsmitteln liefen bis 1963 vier Triebwagen, von denen drei mit einer 90 kW-Leistung aus dem Beginn der Bahnlinie, 1912, datierten, und einer, 1941 als umgebautes Leihfahrzeug von der Pressburger Bahn in Dienst gestellt, ein nahezu gleiches Alter aufgewiesen hat. Dazu gab es sieben Personen- und 14 Güterwagen, welche alle in Attersee in einer zweigeleisigen Remise Platz fanden. Seit den fünfziger Jahren kam es immer wieder zu zahlreichen Einsätzen von Fahrzeugen der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf. 1952, 1955 und 1962 wurden ehemalige Triebwagen der Gmundner Straßenbahn als Beiwagen hierher angeliefert. Trotz ständiger Wartungsarbeiten und Instandhaltung der Wagenkästen zeigten die Triebwagen aus der Anfangszeit der Bahn um 1960 schon große Abnutzungserscheinungen.



Der zuletzt erneuerte Triebwagen der Rheintalbahn, der auf der Lokalbahn Attersee-Vöcklamarkt 1967 eingesetzt wird

Erst 1962 sind als günstige Gelegenheit von der stillgelegten Meterspur- Rheintalbahn drei zwischen 1935 und 1936 gebaute Triebwagen mit doppelter Leistung (212 kW) angekauft und in Vorchdorf umgebaut worden. Zwei gelangten 1963/ 64 an den Attersee und führten durch ihre vierachsige Bauart und die gepolsterten Sitze zu einer merkbaren Erhöhung des Fahrkomforts. Sie decken noch immer bis heute den Planverkehr ab und sind beim Personal sehr beliebt. 1965 schied daher der erste, 1967 der zweite und noch später der dritte alte Triebwagen aus. Einzig ein 1921 gebauter, also schon in der ersten Nachkriegszeit angeschaffter Triebwagen kam 1967 als Oldtimer hinzu, wodurch mit dem verbliebenen Pressburger Triebwagen aus 1914 wieder die Viererzahl an Triebfahrzeugen komplett war. An Beiwagen wurden sechs behalten, an Güterwagen 15 Hoch- und Niederbord- sowie 10 Langholz-Schemel-

Wagen – Durchschnittsalter damals um 1968 von über siebzig bis über 50 Jahre.

Zur Senkung der Personalkosten, es waren zwischen 25 und 30 Leute beschäftigt, wurden die Triebwagen für den Einmannbetrieb adaptiert. Seither besorgt der Fahrer auch den Fahrkartenverkauf.



Letzte Fahrten mit dem Trajektschiff, 1966

Für den 1940/41 begonnen Trajektverkehr zum Sägewerk Häupl, kam 1945 ein schon für drei Güterwagen passendes größeres, zweites Schiff in Verwendung, welches bis 1966 den Holzgüterverkehr zwischen der Säge und der Moloanlage in Attersee besorgt hat. Diese Art machte die Atterseebahn berühmt und war bei den österreichischen Privatbahnen einmalig. Übrigens wurden auch die Fahrzeuge der ELBUS auf diese Weise fallweise zur Reparatur nach Attersee verbracht.

### ***Die Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf***

Die Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf hat anders als die am Attersee eine dem Verkehr zwischen Stadt und Land dienende Vermittlerfunktion. 1946, als die Versorgung der Stadtbevölkerung von Gmunden mit Lebensmitteln wenig funktionierte, erbrachte die Bahn ihre absolute Höchstleistung mit fast 620.000 beförderten Personen. Dem Aufsichtsrat der Bahn-Aktiengesellschaft gehörten von 1945 bis zum Lebensende Karl Stern und Hugo Neumann an.

Die Spannungsverhältnisse waren schlecht, so dass die Innenbeleuchtung fast ausfiel. Kriegsbedingt hatte man die Bahnanlagen stark vernachlässigen müssen. Sie konnten erst langsam wieder verbessert werden. Die neue Zentral- Werkstätte in Vorchdorf verhalf dazu. Drei Triebwagen, zwei aus 1912 und einer aus 1921 hielten den Betrieb aufrecht. Ein Wagen der Bahn wurde dort bereits 1947 umgebaut. 1947 und 1948 konnten sogar wieder Gewinne erzielt werden, doch in den folgenden

Jahren fielen die Frequenzen ( 1951 noch 230.000 Personen) vorerst stark ab und die Güterbeförderung lag unter der 1000-Tonnen-Marke. 1950 konnte ein zweiter Wagen überholt und 1952 die Neueinschotterung des Oberbaues abgeschlossen werden. 1955 waren insgesamt 12 Personen beschäftigt, davon hatten fünf für die Erhaltung des Oberbaues Sorge zu tragen. Inzwischen wurden in Waldbach 1948 und im Bereich des Bahnhofes Engelhof 1952 auch Ladegeleise abgebaut.

Um die Fahrleitung zu stabilisieren, begann man 1954 mit dem Einbau von Schienenmastfüßen. In der Umformerstation wurde die alte Anlage 1956 durch Glaskolben-Quecksilberdampfgleichrichter ersetzt, welche auch an die Nachbarbahn Vorchdorf-Lambach Strom abgeben sollte. 1957 sind wieder ein Beiwagen und ein Triebwagen instandgesetzt worden.



Die von 1957 bis 1958 von vier auf drei Schienen rückgebaute Péagestrecke bei Gmunden auf der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf mit dem 1957 äußerlich völlig modernisierten Triebwagen aus 1912

Bereits 1957 bestanden Überlegungen, den Bahnhof Gmunden-Traundorf nicht mehr mit einem Fahrdienstleiter zu besetzen, aber die komplizierten Verhältnisse bei der Pachtstrecke, welche man mit der Bundesbahn-

linie Gmunden- Lambach teilte, verhinderten diese verbilligende Lösung. 1957/58 erfolgte überhaupt ein Umbau der Peagestrecke von vier auf drei Schienen und war 1958 der Bau der neuen Gleichrichteranlage in Eisengattern beendet.

1959 wurde der letzte, noch nicht erneuerte Triebwagen bei einem Zusammenstoß mit einem LKW beschädigt und daher ebenfalls mit einem neuen Wagenkasten versehen. Er erhielt eine Sicherheitsfahrerschaltung eingebaut, die einen Einmannbetrieb .gestattete. Bei drei Zugpaaren konnte ab November 1959 bereits „einmännig“ gefahren werden – beträchtliche Personaleinsparungen waren damit wieder möglich geworden. In weiterer Folge sollte diese Art der Betriebsführung auf Nebenbahnen zum Markenzeichen von Stern & Hafferl werden. Sie hätte auch den vielen inzwischen eingestellten Nebenbahnstrecken der ÖBB eine Zukunft sichern können.

1960 wurde ein alter Personenwagen ausgeschieden und durch einen der Vöcklamarkter Bahn ersetzt. Gleichzeitig ist ein alter Triebwagen von 1960 auf 1961 noch einmal in der Werkstätte restauriert worden. Die Fahrgästeanzahl lag jetzt bei 210.000 Personen, der Güterverkehr mit 141 Tonnen nahezu bedeutungslos.

Erst anfangs der 60er Jahre wurde der Fuhrpark durch gebrauchte Wagen, welche die Werkstätte aufgearbeitet hat, auf Vordermann gebracht. Ein 1962 aus Deutschland beschaffter Personenwagen mit 48 Sitz- und 36 Stehplätzen, der im Dezember in Betrieb ging, machte den Anfang und setzte völlig neue Maßstäbe. Als die Düsseldorfer Rheintallinie 1962 eine Linie stilllegte, bot sich die Chance 1962 und 1963 fünf Triebwagen zu übernehmen. Zwei Wagen kamen dann nach einer völligen Überholung in der Vorchdorfer Werkstätte 1964 und 1967 auf der Vorchdorfer Bahn zum Einsatz, die anderen wanderten zum Attersee und der fünfte diente als Ersatzteillager. Diese Triebwagen haben sich enorm bewährt und dienten wieder 20 Jahre. Man soll auf sie sehr stolz gewesen sein, namentlich deshalb, weil „Fachleute“ von diesem Kauf abgeraten hatten. Die Stern & Hafferlsche Vorstellung von aus „Alt“ mach „Neu“ war wieder einmal richtig gewesen.

Die Steigerungen im Personen- und Güterverkehr Mitte der sechziger Jahre, man hatte 1955 195.000, 1965 222.000 Menschen befördert, brachten bereits kleine Gewinne. Zum Winterfahrplan 1967 wurde tagsüber der 90-Minuten-Takt mit 35 Minuten Fahrzeit je Richtung eingeführt; und während des Berufsverkehrs ist sogar eine zweite Garnitur zur Verstärkung zum Einsatz gekommen. Man bemühte sich überhaupt sehr um

Fahrgäste, eine schon lange gewünschte Haltestelle nahe dem Kirchhamer Ortskern wurde im August 1967 Wirklichkeit.



Wieder ein erneuerter, von der Rheintalbahn 1962 erworbener Triebwagen im Bahnhof Engelhof

Seit der zweite neue Triebwagen ab Juni 1967 lief, konnten zwei von den alten abgegeben werden. Einer kam an den Attersee, der andere, welcher ursprünglich vom Attersee stammte, wurde verschrottet.

### ***Die Lokalbahn Lambach-Vorchdorf***

verfügte 1945 über zwei Triebwagen, sechs Personenwagen, einen Post- und acht Güterwagen. Die Beförderungsleistung betrug nach Kriegsende nahezu 200.000 und 1951 141.000 Personen. Damals wurden noch 43.000 Tonnen Güter transportiert, die Zahl erreichte 1955 mit 75.000 Tonnen ihren einmaligen Höchststand. Der Personalstand betrug 1950 25 Beschäftigte.



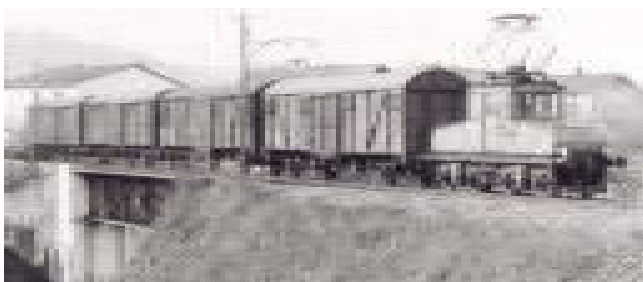
Triebwagen mit Personenzug der Strecke Lambach-Vorchdorf im ÖBB-Bahnhof Lambach, 1954



Die Bahn befindet sich als Aktiengesellschaft zu 72,5 % in Händen des Bundes, 11,3 % besitzt das Land, den Rest unter anderem Stern & Hafferl, weshalb Karl Stern von 1945 bis 1967 auch dem Aufsichtsrat angehört hat.

Wie auf allen Stern & Hafferl- Bahnen konnte der Oberbau und die Fahrleitung erst anfangs bis Mitte der 50er Jahre mit eigenen Arbeitern erneuert werden. Dazu kamen langsam Verbesserungen in der Gleichrichterstation in Bad Wimsbach-Neydharting. Auch der Fuhrpark erhielt nur fallweise bei Begutachtungen in Vorchdorf eine Revision und wurde nach Einbau von Sicherheitsfahrerschaltungen personalsparender geführt. Die 1947 eingerichtete Vorchdorfer Werkstätte war übrigens aus Zusammenführung der Lambacher und der Vorchdorfer Wagenhalle entstanden, ein Werksgeleise führte weiter zur Brauerei Eggenberg, deren Inhaber von Anbeginn an dieser Bahn beteiligt waren. Der Abschnitt Lambach-Stadl Paura blieb Pachtstrecke. Die Anlagen auf dem Lambacher Bahnhofsvorplatz wurden bis 1949 auch von der Schwesternbahn Lambach-Haag mitbenutzt.

Der Betrieb ist noch lange mit den beiden Triebwagen der Anfangsausstattung abgewickelt worden, während die Personenwagen allmählich verschwunden sind. Nur ein Postwagen und einige Güterwagen überlebten. Dies gelang insofern, als die Fahrgastfrequenz in Höhe von 117.000 (1955), 99.000 (1960) und 98.000 Personen (1965) genauso wie der Güterverkehr (1955: 75.000 t, 1965: 21.000 t) stark rückläufig gewesen sind.



Geliehene Güterlok der Betriebsunternehmung mit Güterwagen bei Bad Wimsbach-Neydharting

### ***Die Lokalbahn Lambach-Haag (<LH>)***

ist zweieinhalb mal so lang wie die eben besprochene Strecke der Schwesternbahn und gehört den ÖBB. Sie wird in betrieblicher Hinsicht vertraglich durch Stern & Hafferl geführt. Die Bahn war durch die Mitbenützung des Westbahnabschnittes Lambach-Neukirchen seit 1931 auf dieser Hauptbahnstrecke mit einer eigenen Fahrleitung versehen. Wie alle Bahnen der Nachkriegszeit beförderte sie die meisten Personen ihrer Geschichte.

1945 fast 400.000, 1946 als absoluten Spitzenwert 640.000 und 1947 608.000 Fahrgäste. Von 1948 an fielen die Beförderungsziffern bis 1950 um jährlich fast 100.000 zurück. Als die Westbahn von Attnang in Richtung Linz im Mai 1949 elektrifiziert wurde, musste die Lokal-Fahrleitung auf diesem Abschnitt der Hauptbahn-Wechselstrom-Fahrleitung weichen. Deshalb wurden die Lokalbahnzüge bis Neukirchen wieder mit Dampf geführt und dazu in Neukirchen ein eigenes Dampflok-Wartegeleise errichtet.

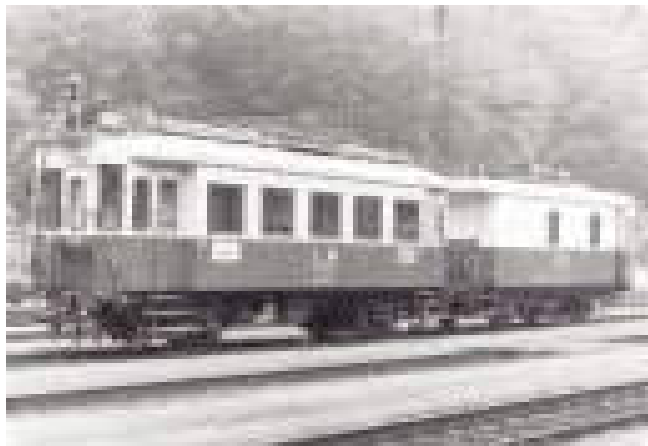


Vorübergehend wieder Dampfvorspannbetrieb auf der Westbahnstrecke für die Lokalbahnzüge Lambach-Haag, 1949

1950 baute man nach eigenen Vorstellungen in der Hauptwerkstätte Vorchdorf einen selbstfahrenden Gleichrichterwagen auf einem Güterwagenfahrgestell auf, dem 1952 ein zweiter folgte. Diese mit Transformator und Quecksilberdampfgleichrichter ausgerüsteten Wagen wurden hinter dem Triebfahrzeug in den Zug eingestellt und versorgten jetzt das Triebfahrzeug über Steckkabel mit Gleichstrom. Sie liefen zwischen Lambach und Bachmanning mit den Zügen mit und wurden auch für Überstellfahrten zwecks Wartung und Austausches im Fuhrpark zur neuen Bürmoos- Trimmelkammer und den Linzer Lokalbahnen genutzt. Die Züge verkehren also von Wels bzw. Lambach bis Neukirchen nahe Lambach auf einer Länge von 18 bzw. über vier km auf den Westbahngeleisen. Bis 1949 konnte in Lambach die Abfahrt noch gesondert erfolgen, seitdem findet sie auf den ÖBB-Hauptgeleisen statt. Damals (1951) betrug die Fahrgastziffer nur mehr 255.000 Personen.

Geführt wurde die Bahn von der Hauptbetriebsabteilung in Gmunden, die in Haag eine eigene Fahrdienstleitung unterhielt. Bahnhöfe bestanden in Bachmanning mit der Gleichrichterstation und der neuen Remise für die Gleichrichterwagen, Gaspoltshofen, Altenhof, Weibern-Aistersheim mit der zweiten Gleichrichteranlage sowie der größte in Haag am Hausruck mit einer Remise

und kleinen Werkstätte, die allesamt erst ab Ende der fünfziger, anfangs der sechziger Jahre eine bestimmte Ausbesserung erfahren haben.



Aus der Not eine Tugend gemacht: der Gleichrichterwagen, die Idee von Stern & Hafferl, 1951, mit dem abgespannten Triebwagen auf der Westbahnstrecke unterwegs

Sonst bestand der Fuhrpark aus den beiden Triebwagen von 1932 sowie seit 1935 einer vierachsigen Leihlok von Stern & Hafferl. Nach dem Krieg waren zusätzlich verschiedene Fahrzeuge von anderen Bahnen leihweise in Einsatz. Auch auf dieser Strecke nahmen die Personenwagen von sechs auf zwei Stück ab; bei den meisten Fahrzeugen dieser Lokalbahn handelt es sich um solche der ÖBB, die an die Firma Stern & Hafferl verpachtet sind.

Zu dieser Zeit rutschten die Beförderungszahlen von 165.000 (1955) auf 111.000 (1965), während die Gütertonnage mit 29.000 t gleichblieb und den Bestand der Bahn weiter gewährleistet hat.

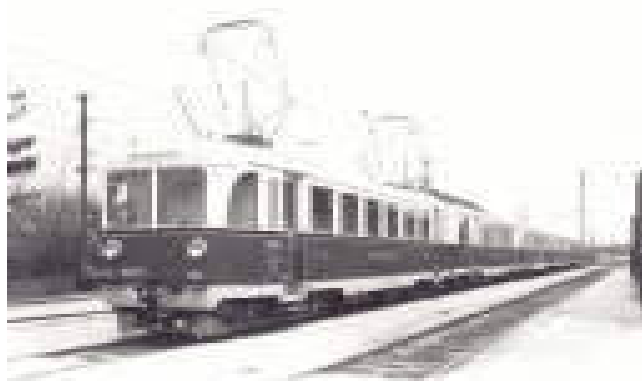
### ***Die Linzer Lokalbahn-Gruppe***

bestand seit 1939 aus der Lokalbahnstrecke Linz- Eferding-Waizenkirchen und der Florianer Straßenbahn. Nur in betrieblicher Weise eingebunden war auch die gesondert bestehende Lokalbahn Neumarkt- Waizenkirchen-Peuerbach. Die gesellschaftlich gemeinsam geführte Hauptverwaltung bestand in Linz, im alten Rathaus.

### ***Die Lokalbahn Linz- Eferding- Waizenkirchen (<LLB> oder <LILO>)***

Sie erreichte wie alle Lokalbahnen in der Kriegs- und Nachkriegszeit absolute Höhepunkte in Hinsicht auf ihre Beförderungsziffern. Viele Linzer wurden damals in das ländliche Umland evakuiert, manche Betriebe hierher ausgesiedelt. Das Jahr 1947 mit 2.800.000 Personen bedeutete daher eine kaum mehr zumutbare Belastung, zumal seit dem Beginn des Lokalbahnverkehrs infolge der schlechten Zeiten kaum größere Investitionen vorgenommen worden sind.

Sind 1939 täglich 8 Zugpaare von Linz nach Eferding, davon fünf nach Waizenkirchen verkehrt, waren es von 1961 bis 1968 täglich 13 Zugpaare geworden. Wenn auch die Nachkriegsziffern beförderter Menschen 1951 schon auf 1.200.000 zurückgegangen sind und sich zwischen 1960 und 1965 auf 1.100.000 eingependelt hatten, reichte dafür natürlich der alte Personentriebwagen-Fuhrpark nicht mehr. Es war zwar in den Jahren 1946 bis 1952 ein weitreichendes Reparaturprogramm aller Fahrbetriebsmittel sowohl in Eferding als Vorchdorf durchgezogen worden. Aus diesem Grund wurden bereits 1951 als erster auf einer von Stern & Hafferl betriebenen Strecke neu von Simmering-Graz-Pauker zwei Triebwagen und sechs Beiwagen angekauft, welche die nach einem Brand 1944 die drei übriggebliebenen, alten Triebwagen unterstützt haben. 1961 hat man von den ÖBB zusätzlich eine Reihe vierachsiger Personenwagen der alten Pressburger Bahn übernommen, welche mit E-Loks bespannt über Jahre das Bild der Berufsverkehrszüge bestimmt haben.



Die neuen SGP-Triebwagen der Linzer Lokalbahn auf Probetrieb, 1950

Solche E-Loks gab es seit Anbeginn für den Güterverkehr, erhalten haben sich aber wegen des Brandes bloß zwei von vieren. Sie sind fallweise durch Leihloks von Stern & Hafferl oder anderen Betreibern ergänzt worden.

So kam schon 1945 eine der Pressburger Loks von Stern & Hafferl mit vom Brand geretteten Fahrmotoren hier kurz zum Einsatz sowie 1947 die E-Lok „Wöllersdorf II“, welche von den ÖBB angemietet wurde. Diese ist 1956 von Stern & Hafferl erworben und überholt worden. 1948 folgte eine zweite Pressburger E-Lok, womit der Vorkriegsstand von vier E-Loks wieder komplett war. Noch einmal, 1956, bestellte Stern & Hafferl eine neue Güterzuglok bei der Simmering-Graz-Pauker, die an die Linzer Lokalbahn vermietet wurde

Sämtliche Lokomotiven und Triebwagen sind ab 1952 in Vorbildwirkung auf Idee von Ing. Zwirchmayr mit einer einfachen, pneumatisch arbeitenden Sicherheitsfahrerschaltung ausgerüstet worden, die wir schon auf den anderen Bahnen kennen gelernt haben. Damit konnte nicht nur auf den bisher vorgeschrieben gewesenen Lokomotivbeimann verzichtet werden, sondern auch auf die einmännige Führung von Triebwagenzügen ohne Zugbegleiter übergegangen werden. Zuletzt waren 1967 drei neue vierachsige Triebwagen im Gespräch, die aber später wieder auf andere Weise beschafft worden sind.

Einsatz- und Fahrdienstleitung befanden sich nach wie vor in Eferding, zusammen mit einer großen Remise und Werkstätte; der Beschäftigtenstand betrug 1950 143, 1958 136, 1959 147, aber 1969 nur noch 106 Personen. Im Aufsichtsrat wirkten Karl Stern sowie Hugo Neumann von 1945 bis 1967/68. Vorstandsdirektor war von Anbeginn bis 1954 Karl Gissinger, Betriebsleiter von 1932 bis 1950 Wilhelm Schrempf und danach bis 1974 Ing. Franz Grabner.

Während die Bahnhöfe in Leonding, Dörnbach, Kirchberg-Thening, Alkoven, Wackersbach, Prambachkirchen und Waizenkirchen sowie die 15 Haltestellen nahezu unverändert blieben, zu denen noch solche in Bergham (1952) und in Hörsdorf (1954) gekommen sind, haben sich die ständigen Unsicherheiten und damit das ewige Provisorium des Linzer Lokalbahnhofes auf seine Entwicklung und Erhaltung negativ ausgewirkt. Schon 1945 bestand ein Umbauprojekt, dem die „Studie Ostern 1951“ folgte und 1954 eine weitere, ähnliche Variante. 1961 kam wieder ein anderes Umbauprojekt mit der beabsichtigten Unterführung der Straßenbahn zur Sprache. Alle scheiterten aber an der Aufwendigkeit, betrieblichen Problemen und speziell den Kosten. Die ursprünglich hölzernen Wartehäuschen konnten nicht immer erhalten werden, die Bahnhofs- Hochbauten aber weitgehend in der recht verschiedenen, alten Form weiterbestehen.



Der sehr eingeschränkte Bereich des „provisorischen“ Linzer Lokalbahnhofes, 1956

Im Bereich der technischen Einrichtungen waren die beiden Umformerwerke in Dörnbach und Eferding schon in den vierziger Jahren verbessert worden. 1948 musste aus Spannungsabfallgründen im Bahnhof Leonding ein weiteres Unterwerk eingebaut werden, das die ehemalige Gleichrichteranlage aus Eferding aufnahm, welche 1961 und noch einmal 1968 durch bessere Gleichrichter ersetzt wurde. Die gleiche Ursache bedingte 1967 auch in Alkoven einen Unterwerksneubau, den fünften auf der Strecke - mit 1968 eingebauten neuen Siliziumgleichrichtern. Nur das dritte ursprüngliche Unterwerk Prambachkirchen wurde stiefmütterlich behandelt, es hatte bis 1972 zu warten, um seine gebrauchte Ausstattung aus 1929 erneuert zu erhalten.



Doppelbespannter „Rübenzug“ während der Rübenkampagne bei Alkoven

Unterbau-, Oberbau- und Fahrleitungserhaltungsarbeiten sowie teilweise Erneuerungen wurden durchgeführt und nicht wenige Geleiseverlegungen und neue Anschlussbahngeleise eingerichtet. Zum Beispiel schon 1946 (bis 1963) zu den Phosphorit- und Persilwerken bei Bad Weinberg, 1950 und 1952 in Dörnbach und 1954 in Hörsdorf infolge erhöhten Zuckerrübenaufkommens oder 1963 zum Lagerhaus Waizenkirchen. Es war nur der Güte des Materials zu verdanken, dass das alte, schwache Schienenprofil aus 1912 auch noch die

übergroßen Beanspruchungen in den Nachkriegsjahren ausgehalten hat. Seit den fünfziger Jahren ist der Oberbau in vielen, kleinen Schritten meist in Eigenregie, also ganz in Stern & Hafferlscher Weise, mit immer stärkeren Schienenprofilen – aus Kostengründen auch mit altbrauchbarem Material – nach und nach verstärkt worden. Dazu kam wieder in langer Kleinarbeit die Erhöhung der Objekt- und Brückentragfähigkeit sowie weitgehende Veränderungen an den Fahrleitungen. Die zuletzt schon imprägnierten Holzposte wurden nun auf Mastfüße gestellt, welche aus Altschienen geschweißt worden sind; vereinzelt kamen auch Altschienenposte zur Aufstellung.

### ***Die Lokalbahn Neumarkt-Waizenkirchen- Peuerbach (<NWP>)***

gehörte zu den schwach ausgelasteten Lokalbahnen der Betriebsabteilung. Sie erfuhr in der Nachkriegszeit nur eine notdürftige Verbesserung des Oberbaues und der Fahrleitung, während die Gebäude und die elektrotechnische Einrichtung, sprich Gleichrichterstation in Niederspaching überhaupt lange nicht verändert worden sind. Erst 1953 wurde eine gemauerte Remise in Peuerbach zur Aufnahme des Eiltriebwagens errichtet. Ausserdem musste das Unterwerk in Niederspaching wesentlich verstärkt und den Betriebserfordernissen angepasst werden. Die Umformeranlage, 1935 auf 200-kW-Leistung gebracht, ist 1953 neuerdings in Eigenregie umgebaut worden und brachte es nun auf eine 600-kW-Leistung. Damit konnte die Fahrzeit, auch durch Eilzüge, von Peuerbach nach Linz von 2 Stunden 20 Minuten auf eine Stunde 20 Minuten verkürzt werden. Eine Schwellenauswechslung, der Einbau von neuen Langschienen und Schienenposten sowie die Renovierung der Wartehütten dauerte die ganzen fünfziger und sechziger Jahre hindurch.



Eilzug Linz-Peuerbach der <NWP> im Jubiläumsjahr 1958

Vorsitzender des Aufsichtsrates der Lokalbahn- Aktiengesellschaft war Karl Stern, sein Stellvertreter Hugo Neumann (1945-1967/68). Die betriebliche Leitung der Bahn geschah und geschieht gemeinsam mit den Linzer Lokalbahnen von Eferding aus. 1957 sind bei dieser Lokalbahn 34 Bedienstete angestellt gewesen.

Die drei vorhandenen Triebwagen hat man von 1952 bis 1959 neu aufgebaut. Sie erhielten erst jetzt Stirnwandübergänge und eine Vakuumbremse. Dabei hat ein Wagen als einziger eine Außenverkleidung mit damals aufgekommene Hartfaserplatten statt aus Blech bekommen, die sich gar nicht bewährte. Zur Erzielung eines ruhigeren Laufes vergrößerte man auch den Achsstand der Räder. Dazu verkehrten noch fünf Personen- und fünf Güterwagen.



Der 1959 umgebaute Triebwagen vor dem Bahnhof Waizenkirchen

Von 1951 bis 1965 nahm die Beförderungsleistung stetig ab. Waren es anfangs noch 312.000 Personen und 37.000 t Güter, die bewegt worden sind, sank ihre Anzahl 1955 auf 272.000 Personen und 25.000 t Güter. 1960 wiesen die Frequenzziffern 222.000 und 1965 197.000 Personen auf, während die Güter mit 28.000 t und 35.000 t wieder eine steigende Tendenz verzeichneten.

Verändert hat sich daher auch der Verlauf der Zugpaare, die noch nach dem Krieg durchgehend von Linz nach Neumarkt geführt worden sind, weil der Bedarf gegeben war. 1951 erfolgte eine Abänderung, seitdem verkehren die Züge durchgehend von Linz nur mehr nach Peuerbach, während der Ast nach Neumarkt von Pendeltriebwagen bedient wird.

## ***Die Florianer Straßenbahn (<EF>)***

oder Straßenbahn Ebelsberg- St. Florian AG platzte wie alle anderen öffentlichen Verkehrsmittel in der Nachkriegszeit aus allen Nähten. Mit 1.140.000 Fahrgästen 1947 und auch noch 531.000 Personen Jahresfrequenz hatte die Florianer Bahn ihren eigentlichen Höhepunkt erreicht und überschritten. Der in den Fünfzigerjahren einsetzende Individualverkehr und die Eröffnung neuer Buslinien brachten einen allmählichen Rückgang.



Die Florianerbahn in Ebelsberg mit der Drei-Gleise-Anlage, 1956

Damit verschlechterte sich die finanzielle Lage. Der Personalstand wurde drastisch von 15 Leuten Personal auf einige wenige reduziert, wie auch Investitionen an Fuhrpark und Strecke unterblieben. Nur eine Vermehrung der Haltestellen ist festzustellen, welche die zunehmende Besiedlung des nächsten Bahneinzugsbereiches verursacht hat. Sie führte 1946, 1949 und 1953 zu drei neuen Stationen, von denen „Pichlinger-See“ natürlich an Wochenenden im Sommer den meisten Zulauf hatte. Eine durch den Autobahnbau schon vor dem Krieg beabsichtigte Verlegung der Strecke fand nun 1956 endgültig statt, als die Straßenbahn nun auf einer Strecke von 800 m die neue Autobahn zu unterfahren hatte. 1956 wurde der eisenbahnmäßige Fahrplan aufgegeben und durch einen starren Plan im Stundentakt ersetzt. Trotzdem benützten 1960 nur mehr 279.000 Personen die Straßenbahn, die Hälfte derjenigen von 1951.

Geführt wurde die Bahn von Eferding aus, in St. Florian befand sich nur eine Fahrdienstleitung. Im Verwaltungsrat der Straßenbahn AG, an der Stern & Hafferl relativ wenige Anteile hatte, saß von 1945 bis 1967/68 Karl Stern. Es wird behauptet, dass der 30%-ige Anteil an niedrigen Sozialtarifen die Bahn bereits damals ausgehungert hat. Dennoch wurde 1956 eine neue Gleichrichteranlage in St. Florian installiert sowie Ende der Sechziger Jahre zwei aus dem Jahre 1931 stammende Triebwagen einer deutschen Bahn angeschafft. Nach ihrer Überstellung an die Vorchdorfer Werkstätte stellte sich leider heraus, dass eine Umänderung dieser gebrauchten Triebwagen nur mit größten Schwierigkeiten

durchführbar gewesen wäre, so dass die Fahrzeuge nicht mehr zum Einsatz kamen.

Der Rückgang der Fahrgastfrequenz hielt mit 207.000 Personen bis 1968 an und wurde nur durch das Jahr 1965 unterbrochen, als 260.000 Fahrgäste die Bahn benutzten, wohl als Folge der im Stift St. Florian abgehaltenen Landesausstellung „Die Kunst der Donauschule“. Nun begann der Kampf um die Erhaltung der Linie.

## ***Die Nebenbahn Bürmoos-Trimmelkam (<BT>)***

Die neue, 1951/ 52 eröffnete Bahn der S.A.K.O.G. auf der Strecke Bürmoos- Trimmelkam ist die letzte von Stern & Hafferl gebaute Bahn des 20. Jahrhunderts. Ihre Vorgeschichte ist lang und reicht in die Zeit des 19. Jahrhunderts zurück, als eine erste Schienenverbindung des damals bestehenden Braunkohlenbergbaues von 1830 bis 1853 bestand und der Bereich Braunau dem Salzburgkreis angeschlossen war. Zudem ist bis heute eine gewisse Bereitschaft der Braunauer festzustellen, Salzburg aufzusuchen, die schon bei Stern & Hafferl 1898 erkannt wurde, als man zwischen beiden Städten bis in die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg eine sogenannte Weilhartbahn mit wechselndem Verlauf projektierte.



Fahrleitungs-Montage der Bahn Bürmoos-Trimmelkam, 1950

1918, und dann endgültig 1923 kaufte Dr. Josef Stern Schürfrechte im Braunkohlerevier Wildshut/Trimmelkam/Ostermiething, um hier ein Dampfkraftwerk zu errichten. Es waren schon durch Tiefbohrungen 1920/22 drei abbauwürdige Flöze in 100 bis 120 m Tiefe festgestellt worden, weitere 1929/30 von Hugo Neumann angestellte Bohrungen ergaben einen abbauwürdigen Kohlevorrat von 20 bis 30 Millionen Tonnen. Eine Erschließung unterblieb vorerst aus technischen Gründen. Erst nach Vorarbeiten 1945/46 und 1946/47 erneut

durchgeführten Tiefbohrungen durch Stern & Hafferl konnte die „Salzach- Kohlen- Bergbau GmbH“ (SAKOG) im November 1947 gegründet werden, welche mit Hilfe des Bauunternehmens Stern & Hafferl von 1948 bis 1951 ein Braunkohlebergwerk errichtet hat.

Deshalb, also zur Kohleabfuhr, und zugleich auch zur Beförderung der dort angesiedelten Personen, wurde von 1949 bis 1951 im Auftrag der SAKOG sowie auch wieder zum Teil von Stern & Hafferl eine elektrische Nebenbahn vom Bahnhof Bürmoos der Salzburger Lokalbahn nach Trimmelkam erbaut, die nicht als Grubenanschlussbahn, sondern sofort für den öffentlichen Verkehr konzessioniert worden ist. Der Güterverkehr wurde am 1. April 1951 aufgenommen, ab 18. Mai 1952 wurden den Güterzügen bereits einzelne Personenwagen beigegeben. Mit 8. Dezember 1952 hat man schließlich den planmäßigen Personenverkehr mit Triebwagen aufgenommen und am 23. März 1953 die Konzession erhalten.

Am Bahnbau waren neben Stern & Hafferl die Union-Baugesellschaft in Salzburg, die „Plana“ und das Oberbau- Unternehmen Burger beteiligt. Der Bahnbau begann Ende 1949 und war Mitte 1951 vollendet. Die neue Bahn hatte eine Betriebslänge von 8,9 km, wovon 3,9 km auf Salzburger Gebiet lagen. Der früher kleine, nur zweigeleisige Bahnhof Bürmoos wurde auf sechs Gleise verbreitert und so verlängert, dass die längsten Kohlenzüge ohne Schwierigkeit aufgestellt und rangiert werden konnten. Von Bürmoos führt die Bahn durch den Stierlingwald zur Landesgrenze. Das Moosachtal wird mit einer von Dipl. Ing. Karl Neumann geplanten 140 m langen und 18 m hohen Eisenträgerbrücke übersetzt. Von dort führt die Strecke zum Endbahnhof Trimmelkam mit damals großen Kohlenlageranlagen, mit einer Lagerhalle, Lokomotivremise, mit Ladegleis für allgemeine Güterverladung und Trafostation mit Schaltanlagen. Außer den beiden Bahnhöfen besaß die Linie zu Beginn noch drei, später, ab 1955, fünf Haltestellen.

Die Betriebsführung übernahm 1951 Stern & Hafferl, es wurden 25 Personen beschäftigt. Die SAKOG stellte 1952 zur Betriebseröffnung zwei Elektroloks in Dienst. Vorher war für den ersten Güterverkehr (12.000 t) 1951 eine Leihlok aus Eferding geborgt worden. Weitere Fahrzeuge beschaffte die SAKOG für ihre Lokalbahn nicht, die Fahrzeuge für den Personenverkehr stellte stets Stern & Hafferl als betriebsführende Verwaltung. Anfangs hat man einen ÖBB-Personen- Wagen der ehemaligen Wiener Stadtbahn eingesetzt, der in Güterzügen eingestellt war. Ab Dezember 1952 bis 1954 wurden Triebwagen aus Eferding geliehen, und 1954 sind von Stern & Hafferl wegen des angewachsenen



Provisorischer Personen- und Güterverkehr mit der E-Lok, 1950

Verkehrs zwei Triebwagen aus 1952 von den Salzburger Verkehrsbetrieben angekauft worden. Die Personenzüge verkehrten seit den sechziger Jahren im Einmannbetrieb mit Fahrkartenverkauf durch den Fahrer.



Von der Salzburger Lokalbahn umsteigen auf die Bürmoos-Trimmelkamer Bahn, Bürmoos 1959

1952 kletterte die Gütertonnage schon auf 92.000 t, 1953 auf 219.000 t, 1955 gar auf 405.000 t, um dann zwischen 1960 und 1965 um die 315.000 t zu betragen. An Personen beförderte man 1952 17.000, 1955 105.000, 1960 126.000 und 1965 114.000.

In den fünfziger Jahren waren noch keine Ausbesserungen und Änderungen notwendig; diese sollten erst Ende der sechziger Jahre erfolgen.

### ***Exkurs: Die Salzkammergut-Lokalbahn, die Bemühungen um ihren Erhalt durch Stern & Hafferl seit 1945 sowie ihre Stilllegung 1957***

Als Ehrensache und Verpflichtung sah Stern & Hafferl den Erhalt der SKGLB an. Als kleiner Miteigentümer und in den Verwaltungsrat gewählt, versuchte man seit 1924 die Bahn durch Elektrifizierung in ihrer wirtschaftlichen Lage zu sichern.

Die Schafbergbahn und mit ihr die Längsschiffahrt auf dem Abersee und das Schafberghotel waren bereits 1932 an die ÖBB verkauft worden, um mit den Erlösen den Verkehr auf der Lokalbahnstrecke aufrechterhalten zu können. Bereits damals hatte Stern & Hafferl ein Elektrifizierungskonzept in Vorlage gebracht. Aber der Glaube an eine 1933 erfolgte Umstellung auf Dieseltriebwagenbetrieb mit drei Austro-Daimler-Leicht-Triebwagen verhinderte dieses Vorhaben einmal. Nach einem Jahr Probetrieb scheiterte dieser Einsatz nicht nur am wieder eingetretenen Geldmangel der Gesellschaft, welche die neuen Wagen nicht bezahlen konnte, sondern gleichzeitig auch an der Unwendigkeit dieser Fahrzeuge. Einzig ein 1927 mit Diesel und 1929 mit Benzin betriebener Wagen stand neben den Lokomotiven von 1927 bis 1957 im Einsatz. Stern & Hafferl verfolgte die Elektrifizierung daher weiter.

Als 1938 der Verkehr auf der Lokalbahn wieder spürbar zunahm und im Krieg wegen erhöhter Beanspruchung infolge Ausfalls der Buslinien Höchstleistungen erbracht hat, wurde am 3. September 1946 die grundlegende Sanierung und Umstellung der Lokalbahn auf elektrischen Betrieb von den Ländern Salzburg und Oberösterreich als Eigentümer beschlossen. Am 15. April 1947 schrieb Baumeister Vodepp an die Direktion der SKGLB in Salzburg: „Aus Anlass der als bevorstehend angekündigten Betrauung mit der Fortsetzung der Vorarbeiten für die endgültige Genehmigung und Durchführung der Elektrifizierung ...unterbreiten wir Ihnen nachstehende Vorschläge...“ Es folgten Angaben über die bereits gehaltenen Vorarbeiten, deren Bezahlung in Höhe von 24.000 Schilling, sowie die Angebote, alle übrigen Detail-Planungsarbeiten, Untersuchungen und so fort zum Selbstkostenpreis zu gestalten und die „unmittelbaren Elektrifizierungsarbeiten (z.B. Bauarbeiten), welche wir eventuell als Bauunternehmung zur Ausführung übernehmen“, durchzuführen. Obwohl der Personenverkehr 1946 mit 2,1 Millionen Fahrgästen gute Erträge gebracht hatte, führten die viel schwächeren Folgejahre (z.B. 1951: 905.000, 1953: 881.000) dazu, die von Stern & Hafferl begonnenen Elektrifizierungsarbeiten, für die sogar schon Materialien angeschafft waren, aus Geld-

mangel wieder einmal zurückzustellen. Bereits hierfür bereitstehende ERP-Mittel wurden vom Verkehrsministerium abgelehnt.

Ab 1950 gab es immer wieder Stilllegungspläne für die Lokalbahn. Da eine Modernisierung wegen fehlender Mittel unterblieb, Zuschüsse nicht bewilligt wurden und der Personalstand mit zuletzt 207, verdienstmäßig hoch eingereichter Personen sehr groß war, wurde die wirtschaftliche Situation immer aussichtsloser. 1955 legten zwei Firmen neue Verdieselungsprojekte vor, während gleichzeitig die Firma Stern & Hafferl unter Federführung von Ing. Karl Stern ihr letztes, zum Teil selbst bezahltes Projekt für eine umfassende Modernisierung und Elektrifizierung vorgelegt und auch eine Betriebsübernahme angeboten hat.



Auch 1993 gibt es noch eine Lok der SKGLB in ihrer alten Remise in Mondsee, die sogar fährt. Ein Verein von Eisenbahnfreunden feierte ihren 100. Geburtstag.

Trotz dieses Einsatzes und der Meinung in der Bevölkerung konnte die Stilllegung nicht verhindert werden, welche mit 30. September 1957 erfolgte. Die Einstellung der Bahn war umstritten wie keine andere. Jahre später hat man erkannt, dass die Stilllegung ein Fehler war. Stern & Hafferl hat bis zuletzt um diese Bahn gekämpft und hätte sie bis heute auf ihre ganz eigene Weise gewiss erhalten.

# Schifffahrt, Buslinieneinrichtung und Seilbahnbeteiligung 1945 bis 1968

---

Schon einen eigenen Betriebsbereich bildeten nach 1945 die nicht mit den Bahnen direkt zusammenhängenden Verkehrsbetriebe von Stern & Hafferl. Vorerst mit dem Bauunternehmen verbunden, wurden sie jetzt alleine vom Betriebsunternehmen verwaltet und geführt. Ihnen speziell widmete Dipl. Ing. Ingobert Schreckeneder-Stern sein Interesse zu.

## *Die Stern & Hafferl-Schifffahrt am Attersee von 1945 bis 1968*

Die Schifffahrt hatte den Krieg ohne Verluste überstanden. Die seit Mai 1945 einrückenden US-Truppen setzten die schon einige Zeit stillgelegten E-Boote wieder in Bewegung und machten damit Spazierfahrten. Gefährlich wurde es für die „Unterach“, welche auch einige Soldaten in Fahrt bringen wollten, wobei bald ein Mangel an Kenntnissen eine Kesselexplosion zur Folge gehabt hätte. Der Dampfer Unterach blieb aber - mangels Dampfdruck - mitten im See liegen und wurde schließlich von den Mitarbeitern von Stern & Hafferl mit einem E-Boot sicher zurückgebracht. Die Unfähigkeit das Schiff selbst zu bedienen, ließ US-Offiziere die „Unterach“ für Sonderfahrten mieten, die dadurch für einige Zeit eine schwimmende und fahrende amerikanische Bar wird. Nach diesem Einmarsch der Amerikaner herrschte anfänglich für Zivilisten während der Dunkelheit ein strenges Ausgehverbot, auch tagsüber durfte man sich nur in einem kleinen Umkreis frei bewegen. Telefon und alle öffentlichen Verkehrsmittel funktionierten nicht. Erst zu Beginn des Sommers 1945 konnte die Schifffahrt unter erstmaliger Wiederverwendung der österreichischen Flagge seit sieben Jahren aufgenommen werden. Damit in Zusammenhang stand auch die Umbenennung der „Heimatgau“ in „Burgau“, für dieses Schiff die vierte Namensänderung aus nun nicht mehr rein politischen Gründen. Der durch die Kriegswirren verminderte Jahresbetrieb brachte aber für 1945 noch immer eine hohe Frequenz (etwa 290.000 Personen) und zeigte die echte Notwendigkeit, zusätzliche Schiffe in Dienst zu stellen. Von den Amerikanern konnten endlich zwei Dieselmotoren erworben werden, österreichische Werften waren aber nicht bereit (Materialengpass) für sie Schiffskörper zu liefern. Das Fehlen fast jeglichen Straßenverkehrs brachte die Schifffahrt 1946 am Attersee in die schwierigste Lage seit ihres Bestehens und zugleich die höchste, weder vorher noch nachher erzielte Spitze von fast 425.000 Fahrgästen, täglich durchschnittlich

rund 1.200 Reisende. Oft konnten die bis zur Scheuerleiste im Wasser liegenden E-Boote den Andrang gar nicht fassen und mussten zahlreiche Fahrgäste zurücklassen.

Bilder aus dieser Zeit zeigen auch den Dampfer stets mit Schlagseite und schwarz vor Menschen. Nach wie vor rollte auf der Straße praktisch kein Verkehr (der Stern & Hafferl - Linienbusverkehr wurde erst im Laufe des Jahres aufgenommen). Zu der außergewöhnlichen Bevölkerungszunahme während des Krieges im Bereich des Sees gesellten sich jetzt auch Lagerinsassen, sogenannte D. P.s ( Displaced Persons ), und vor allem Kriegs- und Gefangenschaftsheimkehrer aus allen Teilen Österreichs, die zu befördern waren.

Die enorme Belastung von Material hatte eine vorzeitige



oder gerechtfertigte Ermüdung zur Folge, sodass jetzt erstmals bei allen drei E-Booten die Batterie-Plattensätze völlig zu erneuern waren und der Dampfer eine Generalüberholung benötigt hat. Dabei bewährt sich das Stern & Hafferlsche Prinzip der sparsamen, weil selbst erfindungsreich durchgeführten Erneuerung von Betriebsmitteln. Die Plattensätze wurden 1946 für die „Hochlecken“, 1947 für die „Attergau“ und 1949 für die „Burgau“ jeweils in Wien beschafft, eingebaut und die Boote dabei in Attersee stets im Winter überholt, wodurch kaum ein Einsatzverlust entstanden ist. Der Dampfer „Unterach“ wird im Herbst 1946 an Land gezogen. Schiffsrumpf und Dampfmaschine wurden gründlich überholt und im Kessel neue Siederohre eingezogen, die man noch aus Vorkriegsbeständen hatte. Nach Plänen von Dipl. Ing. Umlauff sind auch die Aufbauten verbessert worden. Während die Arbeiten am Schiffsrumpf von der Linzer Werft alleine zu bewerkstelligen waren,





sind alle anderen vom schiffahrtseigenen Personal in Attersee besorgt worden. Im Frühling 1947 konnte die „Unterach“ wieder in Dienst gestellt werden.

Von 1947 auf 1950 pendelte sich die Personenschiffahrt auf bestes Vorkriegsniveau (etwa 120.000) ein, fallen also von um 300.000 1947 auf etwa 150.000 1949, um dann bis 1959 immer über der 100.000er Marke liegen zu bleiben (113.000 1953, 106.000 1956, 132.000 1959).

Erstmals, aber unüberhörbar soll damals in den Nachkriegsjahren der Ruf nach schnelleren Schiffen laut geworden sein. Gleichzeitig war schon die Konkurrenz der Stern & Hafferl-Buslinie um den See rascher unterwegs und die Seeschiffahrt wieder zu einem Fremdenverkehrsmittel geworden, wenn auch der Linienverkehr nach wie vor aufrecht blieb. Noch immer war es nötig, ein Abendschiff nach Unterach und morgens eines in der Gegenrichtung zu führen, nur reichte die gesunkene Frequenz für den schnelleren Dampfer nicht mehr aus, weshalb für diese Kurse die E-Boote verwendet wurden. Der für die Leerfahrten von Attersee zu den Ausgangspunkten Kammer und Unterach relativ große Stromverbrauch bewirkte ab 1948 auch eine Batterieaufladung in Unterach über die Straßenbahnoberleitung der dortigen Lokalbahn und endlich nach völliger Zerstörung der Batterien den Umstieg auf den Dieselmotorbetrieb.

Damit war der damalige Betriebsleiter Dipl.Ing.Schreckeneder gefordert, und ihm ist auch die Umstellung auf Dieselantrieb mit gebrauchten Motoren für die „Attergau“ (1949), „Hochlecken“ (1951/52) und schließlich

die „Burgau“ (1958) zu verdanken. So konnte zugleich die Geschwindigkeit der vormaligen E-Boote von 13,5 kmh auf 19 bis 23 kmh angehoben werden, in etwa der des Dampfers „Unterach“. Zum Betrieb der „Unterach“ waren noch immer sieben Mann Besatzung im Einsatz und eine Menge nicht gerade wirtschaftlich in Energie umzuwandelnde Kohle erforderlich. Infolge langer Anheizzeit stand das Schiff bei plötzlichem Bedarf nicht sofort zur Verfügung, während eine Tonne Kohle rasch umsonst verfeuert war, wenn dann der Dampfer z.B. wegen Schlechtwetters doch wieder nicht gebraucht worden ist. So kam in Hinkunft nur eine „Verdieselung“ des Raddampfers in Frage, deren hohe Kosten aber den auf Rentabilität und Erhalt von Betriebsmitteln ausgerichteten Sinn der Betriebsleitung, d. w. Ing. Karl Stern und sein Neffe, Dipl.Ing.Schreckeneder davon noch länger abgehalten hat.

Dipl. Ing. Schreckeneder entwickelte aus diesem Grund selbst eine geeignete diesel-elektrische Anlage und wird heute dieser Umbau als eine Glanzleistung österreichischer (und speziell Stern & Hafferlscher) Improvisationskunst bezeichnet. 1954 wurde eine Anlage aus dem zweiten, von den Amerikanern 1946 gekauften Dieselmotor (der erste ist 1949 in der Attergau eingebaut worden), zwei aus einer aufgelassenen Umformerstation bezogenen Gleichstromgeneratoren, zwei Fahrmotoren eines 1944 verbrannten Triebwagens der LEW-Lokalbahn und die Solenoidbremse eines vormaligen StUS-Beiwagens unter Verwendung eines elektrischen Triebfahrzeugschalters zusammengebaut.

So brauchte man nur mehr eine Untersetzung für die Schaufelradwelle anderswo zu bestellen. Außerdem wurde im Unterwasserschiff ein Plattenwechsel vorgenommen. Der alte „Dampfer“, innerlich wie äußerlich verjüngt, kann als Elektro-Schaukelradschiff im Sommer 1954 wieder auf große Atterseefahrt geschickt werden. Zur Bedienung des Schiffes waren nur mehr drei Mann notwendig und es konnte sogar die Geschwindigkeit leicht gesteigert werden. Zudem entfiel die Anlaufwarzeit und konnte die „Unterach“ sofort fahrbereit sein. 1958 erhielt der „Dampfer“ einen stärkeren 175-PS Dieselmotor, der alte kam bei der „Burgau“ zum Einsatz und die von Ing.Dr.Josef Stern initiierte Elektroschiffahrt fand nach 45 Jahren ihr Ende. Die letzte Ladestation in Attersee wurde aufgelassen und in eine Dienstwohnung umgebaut.

Seit 1960 entwickelte sich die Passagierfrequenz bis Ende der sechziger Jahre rückläufig (Durchschnitt: etwa 80.000, Tiefststand 1966 mit 63.000 Personen). Die Ziffern entsprechen eher der Zeit der Wirtschaftskrise

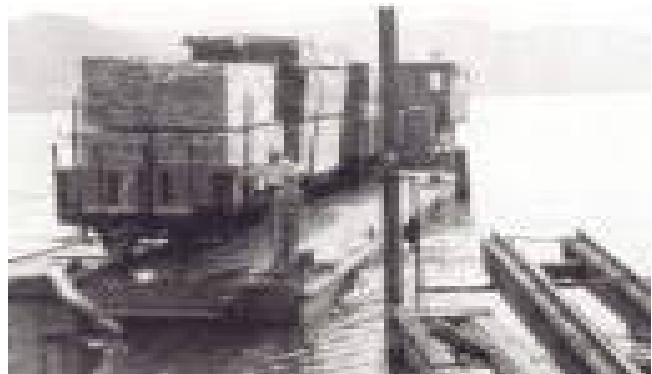


anfangs der 30er Jahre. Ursache ist der zunehmende Individualverkehr, eine höhere Buslinienfrequenz und eine Einbuße im Inländertourismusbereich, dessen Gäste früher die Atterseeschiffe bevölkert hatten.

1960 wird als eine Konsequenz die Schiffsstation Kammer nicht mehr besetzt und auch die „Unterach“ nach Attersee geholt, wo sie an eine Boje verlegt bei Nichtbedarf am See ankert. Mit Ende 1964 stellt man die mittels Schiffen seit 95 Jahren betriebene Postbeförderung ganz ein und ab 1965 läuft die Schifffahrt nur mehr in der Sommersaison, von Mai bis September. Auch das Trajektschiff der Häupl- Säge kommt 1966 ab. Damit ist die Umwandlung von der Atterseeschiffahrt vom öffentlichen Verkehrsmittel zum Fremdenverkehrsmittel vorerst abgeschlossen.

### ***Der Linien-, Bus- und Sonderfahrten- Betrieb in seinen Anfängen bis 1968***

Nach dem zweiten Weltkrieg erfolgte, den Bedürfnissen des modernen Berufsverkehrs und einsetzenden



Pendlertums entsprechend, ein rascher Ausbau der Autobuslinien. Der Hauptanteil entfiel 1964 auf die Post mit 69 Prozent der Linien-Kilometer, gefolgt von dem Kraftwagendienst der Bundesbahnen mit 23,5 Prozent. Blieb also ein Rest von 7,5 Prozent für die 25 damals bestehenden Privatlinien, darunter jener unseres Unternehmens.

Stern & Hafferl nahm seinen schon 1928 begonnenen Busbetrieb erst 1946 wieder auf. Dieser führte anfangs wie bisher rund um den Attersee. Ein Wehrmachtsauto, Marke „Renault“ und sogenannter Schreibstubenwagen 505 SGB, mit Holzgasantrieb stand dafür zur Verfü-



gung. Er hatte im Schloss Cumberland Verwendung gefunden und wurde zu diesem Zeitpunkt vom Land Oberösterreich als neuem Eigentümer an Stern & Hafferl verkauft. Dazu gesellten sich fallweise Busse der Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn-Gesellschaft, die man anmieten konnte. Standort der Busse ist seit 1946 ein Teil der Remise der Straßenbahn See-Unterach (<StUS>) in Unterach, in Kammer befand sich die kommerzielle Abrechnungsstelle.

Dieser erste Bus war als „Gschwandtner-Bus“ bekannt, weil er und sein Chauffeur nahezu „unzertrennlich schienen“. Frau Gschwandtner war übrigens lange Jahre Zugführerin und Schaffnerin auf der <StUS>. Der Holzgasgenerator wurde jeweils in Attersee mit



Buchenscheitern gefüllt, die vom Sägewerk Häupl, dem Trajektbetreiber, mit Säcken geholt werden mussten. Der Renault blieb bis 1948 in Betrieb.

1947 erfolgte nach einer Konzessionsverleihung die erste Kurserweiterung der alten Uferlinie, welche nun auch nach Attnang-Puchheim reichte, weil die Kammerer Bahn infolge Kohlenmangels Verkehrseinschränkungen unterworfen war. 1948 wurde ein erster neuer Bus Marke Saurer angeschafft, denn es war notwendig, der alten Konkurrenz von Post und Bahn mit einem modernen Verkehrsmittel Paroli zu bieten. Speziell der wiedereröffnete Busbetrieb der SKGLB mit ihren grünen Bussen stellte ein ernstzunehmendes Problem dar. Aus diesem Grund wurden 1950 zwei weitere Busse der selben Marke erworben, und schon kurz zuvor 1949, nach Stilllegung der <StUS>, deren ganze Remise und das Umformergebäude als Busgarage und Fahrerwohnung von der noch bis 1957 de jure bestehenden Strassenbahngesellschaft angemietet.

Bis 1954, als der vierte neue Bus angeschafft wurde, verfügte man für die Attnang- Atterseelinie über fünf bis sechs Busse. 1955 wird an die Busgarage eine

Werkstätte angebaut. Die nächsten acht Jahre folgten 1959, 1961 und 1962 drei weitere, neue Busse, welche



schon für erste Ausflugsfahrten und kleinere Reisen dienen sollten, während 1953 und 1961 ein vier Jahre alter und ein 13 Jahre gefahrener Bus aus Wirtschaftlichkeitsgründen ausschieden. Damals, bis Ende 1959, bestanden die Busdienststellen „Schiffsstation Attersee“ und „Schiffsstation Kammer“, welche letzterer auch die Busse unterstanden. Vom 1. Jänner 1965 bis 31. Jänner 1965 war Kammer bloß Verrechnungsstelle für Schiffe und Busse. Mit 1. Feber 1965 sind alle Zuständigkeiten des Kraftfahrlinienverkehrs auf den Standort Attersee übergegangen.

Mit der Übernahme der Privatunternehmen Waldmann 1964 in Seewalchen (mit sechs Bussen), Wiesauer 1966 in Vöcklabruck (nur Konzession) und Hatzler in Attersee 1968 (zwei Busse) sowie zwei Neuanschaffungen (1966, 1968) sah man sich in der Lage, mit zeitweise bis 17 Bussen eine neue Strategie zu fahren. Dies bedeutete sowohl die Erweiterung des Linienverkehrs als eine andere Verwendung des Fuhrparks für das Ausflugsfahrtengewerbe. Damals entwickelte man die sogenannten Sternschen- Sonderfahrten für öffentliche Stellen wie Gemeinden und Ämter, Schulen und Unternehmen und baute damit einen eigenen Kundenkreis auf. Bester ausländischer Kunde war das Reisebüro Tjaereborg aus Dänemark.

Der erste Nachkriegs- Linienverkehr umfasste 1947 nur die Streckenführung Attnang-Unterach-Attnang und nach Auflassung der Straßenbahnlinie 1950 den Kurs Unterach- See. Mit der Übernahme von Waldmann entstand von 1960 bis 1963 kurz die Linie Attersee- St. Georgen-Frankenmarkt, dann ab 1963 Attersee- St.Georgen, 1964 Vöcklabruck-Buchberg und Vöcklabruck-Dürnau sowie 1966 Vöcklabruck-Weyregg und St. Georgen-Lenzing. Damit konnte bereits der meiste Schul- und speziell der



Berufsverkehr der Atterseeeregion sowie ein Teil des Raumes Attnang- Vöcklabruck-Timelkam-Lenzing-Seewalchen bewältigt werden.

### ***Seilbahn-Betriebe, ein neues Betätigungsfeld?***

Die anfangs der fünfziger Jahre überall sehr in Mode gekommenen Seilbahnen ersetzten endgültig alle früheren Bergbahnprojekte. Bereits nach dem Ersten Weltkrieg bestanden Planungen von Stern & Hafferl, nicht nur die Dachsteinhöhlen, sondern auch 1921 den Traunstein und das Tote Gebirge zu erschließen, wozu im letzteren Fall eine Seilbahn dienen sollte. Noch einmal, 1947, war Gmunden als Ausgangspunkt einer Seilbahn gedacht, dieses Mal auf den 1005 m hohen Grünberg. Damals sind schon Vorarbeiten geleistet und die Trasse bestimmt worden.

Zunächst sprach man von einem Berglift oder einer Kleinseilbahn. Nach Vorliegen von Entwürfen und Kostenschätzungen begannen die Bemühungen um das Zustandekommen einer Finanzierung. Hier haben das Land und die Stadt Gmunden Zusagen gemacht. Schwieriger war es, aus dem ERP-Fonds Mittel zu erhalten. Aber auch diese Hürde wurde genommen und neben weiteren privaten und industriellen Geldgebern wie der OKA beteiligte sich die Gmundner Elektrizitäts-Gesellschaft an der Grünberg-Seilbahn Ges.m.b.H., die 1955 in das Handelsregister eingetragen wurde. Zum ersten Geschäftsführer wurde von 1954 bis 1959 Ingobert Schreckeneder bestellt.

Von 1956 bis 1957 dauerten nach Erteilung der Konzessionsurkunde die Bauarbeiten, woran auch Stern & Hafferl beteiligt war, und genau nach einem Jahr, am 14. September 1957, fand die Eröffnung statt. 600 Höhenmeter wurden in 2000 Meter Länge überwunden und 26 Gondeln mit je vier Personen als Betriebsmittel eingesetzt. Damit konnten in jeder Fahrtrichtung bis 260 Personen in der Stunde befördert werden. Im langjährigen Jahresdurchschnitt sind 150.000 Fahrgäste befördert worden, im Februar 1965 konnte mit 31.000 Personen die höchste Frequenz in einem Wintermonat erzielt werden. 1959/60 entstand ein dazu gehöriges Restaurant und 1964/66 ein Hotelgebäude; dazu kam seit 1966 noch ein eigener Schlepplift.

Für das Unternehmen Stern & Hafferl und die GEG erschöpfte sich aber mit dieser Beteiligung, welche bis 1978/79 dauern sollte und dann vom Land übernommen worden ist, das Seilbahngeschäft. Weitere Angebote, sich an der Katrin-Seilbahn 1959 oder der Wurzeralm-Bahn 1962 zu beteiligen, hat man nicht mehr wahrgenommen.