

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Technischer Bericht

zum Bahnprojekte der Mühlkreisbahn.

Die generelle Wahl der Bahnlinie wurde bereits mittels des **Anfangs Juli 1880** erstatteten und veröffentlichten **Befundsberichtes der tracirenden Ingenieure** eingehend motivirt und die topografische Lage dieser Linie in ihrer allgemeinen Beschaffenheit ausführlich erläutert.

Da die gewählte Trace bereits die Zustimmung des löblichen Aktions-Komitée's der Mühlkreisbahn erhalten hat und insbesondere die vorgeschlagene und während längerer Zeit fraglich gebliebene Benützung der Reichsstrasse durch den sogenannten Saurüsselgraben, nach eingeholter Entscheidung des hohen k. k. Handelsministeriums ebenfalls akzeptirt worden ist, dürfte zur Vermeidung von Wiederholungen der besagte **Befundsbericht** genügen, um auch das nunmehr ohne wesentliche Abweichung **ausgearbeitete Spezialprojekt** in seinen Hauptmomenten klarzulegen.

Nach erfolgter Genehmigung der generellen Trace wurde der von ihr berührte Terrainstreifen auf Grundlage der bestehenden theilweise ganz neuen Katastralmappirung einem genauen Präzisionsnivellement unterzogen. Es wurde im Anschlusse an die gewonnenen Fixpunkte während des Sommers und Herbstes 1880 ein Terrainplan hergestellt, welcher das Relief der stark kuppigten Bodenoberfläche mittelst dicht gestreuter Höhen-Coten und **zweimetriger Höhenschichten** derart genau darstellt, dass das Längenprofil und die Querprofile des Bahnkörpers mit den günstigsten Richtungsverhältnissen endgiltig kombinirt und bis in die **kleinsten Details fertig konstruirt** werden konnten, ohne einer wirklichen, auf dem Terrain vorzeitig sichtbaren Absteckung der Bahnlinie zu bedürfen.

Ausserdem wurden jene Strecken der Reichsstrasse, welche als Bahnunterlage benützt werden sollen, einer nicht minder genauen Detailaufnahme unterworfen, so dass die etwas komplizirte Lage des Bahngeleises in jedem Punkte derselben definitiv angeordnet werden konnte. Während aller dieser Detailarbeiten wurden die **tracirenden Ingenieure** mehr und mehr in ihrer ursprünglichen Ansicht bestärkt, dass die gewählte **Bahnlinie** in Rücksicht der gegebenen Verhältnisse und der denselben gestellten Aufgabe die zweckmässigste und entsprechendste sei.

Das solcher Art ausgearbeitete Bahnprojekt zeigt nun folgende endgiltige Ergebnisse:

Bei der **Horizontalprojektion**, d. i. den Richtungsverhältnissen der Linie, findet sich nirgends eine wesentliche Abweichung von dem **Generalprojekte**. Die Linie beginnt in der Mitte des Marktes Urfahr, verfolgt zuerst die breite Rudolfstrasse und schliesst sich dann nach der schon gebräuchlichen Art von Lokalbahnen an die nach Ottensheim führende Reichsstrasse an, indem sie meist auf dem linkseitigen Strassenrande und zum Theile neben demselben hinläuft.

Es wurde dabei die Bedingung eingehalten, dass die neben dem Schienengeleise **verbleibende Kronbreite** der Strasse überall **mindestens 6 Meter beträgt**, wovon nur die Uebergänge der Bahn über die grösseren solid hergestellten Strassenbrücken kurze Ausnahmen bilden. Dabei soll nicht ausgeschlossen sein, dass die Strassenfuhrwerke vorkommenden Falles auch in dem Bahngeleise selbst verkehren können.

In der Nähe des Felsenschlüssels bei Ottensheim entfernt sich die Bahnlinie nach links von der Strasse, überschreitet selbstständig den Bleichbach und durchschneidet die Reichsstrasse wieder unmittelbar vor den ersten Häusern des Marktes Ottensheim. Anliegend an diese Strassenkreuzung ist der **Ottensheimer Bahnhof** situirt.

Die Linie zieht sich nun nördlich von Ottensheim ausserhalb der Gartengrundstücke hin, schliesst sich ausserhalb des anderen Endes des Marktes und ausserhalb des dortigen Hügels wieder an die Reichsstrasse