



Amstetten wird Eisenbahnknotenpunkt

1866: 11. Nov., Ein Konsortium unter dem Vorsitz des Grafen Colloredo-Mansfeld erhielt die Konzession zum Bau einer Bahnlinie von der Westbahn nach dem Süden der Monarchie.

Während die Trassenführung von St. Valentin über Steyr nach Selzthal bald festgelegt war, blieb die Streckenführung der Flügelbahn von Kleinreifling über Waidhofen/Ybbs zur Westbahn lange Zeit ungewiss.

Die Verantwortlichen mussten vehement hierfür kämpfen, um die Interessen des Marktes Amstetten zu vertreten. Die Gemeinde beschloss u.a., auch einen Beitrag von 1.000 fl zu den Trassierungsarbeiten zu leisten.

1868: Amstettens Bürgermeister Innerhuber reichte energisch eine Eingabe beim NÖ. Landtag ein, um den Bau der Flügelbahn von Kleinreifling über Waidhofen/Y. nach Amstetten durchzusetzen.

Dieser Petition schlossen sich alle oberen Ybbstalgemeinden, mit Waidhofen/Y. an der Spitze an, worauf der Bau bewilligt wurde.

1871: Anfang des Jahres begann die Welser Firma Fritsch mit den Bauarbeiten an der Flügelbahn, die nach eineinhalb Jahren vollendet werden konnten.

1872: 12. Nov., Mit diesem Tag wurde der regelmäßige Bahnverkehr auf der „Kronprinz-Rudolf-Bahn“ (Kurzbezeichnung - KRB) aufgenommen werden.

Dem Einsatz des Realitätenbesitzers und Rittmeisters Anton Schwarz aus Ulmerfeld ist es zu verdanken, dass die KRB bis zum Bahnhof Amstetten weitergeführt wurde und nicht schon in Mauer (oder Aschbach) an die Westbahn anschloss (wie es technisch möglich gewesen wäre).

Anton Schwarz wurde daraufhin aus Dankbarkeit das Ehrenbürgerrecht des Marktes Amstetten verliehen.

Amstetten war zum Eisenbahnknoten geworden und erlebte nun einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung.

Das Bahnhofsgebäude wurde vergrößert; die Gleisanlagen erweitert. Amstetten wurde Schnellzugsstation und überflügelte bald die benachbarten Bahnhöfe Kimmelbach und St. Peter/Au.