



Technikgeschichte: Der Salzbedarf Böhmens

Moritz v. Schwind „Die Waldkapelle“

Eine Reise von Budweis nach Gmunden

Pferdeeisenbahn-Archäologie

Unser Titelbild: Pferdeisenbahn in voller Fahrt!

Der elegante Biedermeier-Personenwagen überwindet auf einem Dammbau gerade ein typisches Granit-Gebirge. Das Bild entstammt einem Panorama mit Ansichten aus der Neuen Welt (Ives d'Amérique du Nord, Jean Julien Delteil, 1833 nach itinéraire pittoresque du fleuve Hudson, Paris 1828, J. Milbert) 1833, mit Segel- und Dampfschiffen, Indianern und aufregenden Brückenbauten.

Es ist aber vermutlich im Elsaß entstanden (Hans Zuber, Reichsheim/Rixheim, Elsass/Alsace 1834) und zeigt Amerika aus Elsässer Sicht.

Aus der Fachliteratur ist jedoch bekannt, daß es um 1833 in ganz Nordamerika keine vergleichbare Pferdebahnen mehr gegeben hat (Emlen, Robert P. Imaging America in 1834 in Winterthur Portfolio 1997). Gerade das stark deutsch besiedelte Pennsylvanien mit seinen Bergwerken und Eisenhütten (Mauch Chunk Kohlen Mine) besaß bereits einige Bahnen - alle jedoch schon mit Dampflokomotiv-Trajektion. Woher also dann diese Abbildung von einem Zeichner, der vermutlich niemals in Amerika gewesen war und nur Bildes Kontinents Europa kennen konnte?

In Europa gab es außer einiger Kohlen- und Erzbahnen in Mittelengland, die durchwegs anders aussahen, nur die etwa 66 km lange Kohlenbahn zwischen St. Etienne und Lyon in Frankreich und ab 1832 die etwa doppelt so lange, 17 Österreichische Meilen oder 129 Kilometer messende Gebirgsstrecke zwischen Budweis in Südböhmen und Linz-Urfahr an der Donau in Österreich. Hier verkehrten nachweislich vergleichbare elegante Personenwagen, wie sie unter anderem auch von den Urfahrer Wagnermeistern gebaut wurden. Nur ein einziger davon hat sich in Wien erhalten und diente als Vorbild für die Nachbauten im Technischen Nationalmuseum in Prag, im Deutschen Museum in München und im Pferdebahnhof Kerschbaum in Oberösterreich.

Wir freuen uns daher ganz besonders zusammen mit unseren Lesern, unter denen genug Pferdeisenbahn-Freunde sind, über diese Entdeckung, die der Verfasser in Kassel gemacht hat, und die wir erstmals in der Region der Herkunft dieses Bildes veröffentlichen dürfen.

Für seine Unterstützung danken wir Herrn Dir. Bernhard Jacque, Rixheim/Frankreich.

Günther Kleinhanns

Autoren:

Johann Brunner, Linz

Architekt DI Günther Kleinhanns, Linz

Dr. Heinz Schludermann, Wels

Senatsrat Dr. Georg Wacha, Linz

Wilhelm Wurm, Putzleinsdorf

EuroJournal Mühlviertel-Böhmerwald

Heft 2/2000

Preis ÖS 40.-

Porto ÖS 10.-

Auflage: 10.000

Herausgeber: Kultur Plus,
Interessensgemeinschaft für Regional-, Kultur-
und Tourismusentwicklung.
Karl-Wiser-Straße 4, A-4020 Linz,
Tel. 0732/660607, Fax 0732/660607-30
e-mail: eurojournal@utanet.at
Homepage: www.eurojournal.at

Medieninhaber: Mag. Elisabeth Schiffkorn
Redaktion: Postfach 28, A-4048 Puchenu
Tel/Fax: 0732/222478

Redaktionsgemeinschaft:
Arnold Blöchl – Volksmusik
Vizebürgermeister Karl Furtlehner –
Tourismusregion Mühlviertel
Kons. Christian Hager – Verkehr und Technik
Arch. Dipl.-Ing. Günther Kleinhanns –
Kulturelle Regionalgeschichte
Mag. Elisabeth Schiffkorn – Volkskunde
Dr. Christine Schwanzar – Archäologie
Mag. Edda Seidl-Reiter – Bildende Kunst
Dr. Herbert Vorbach – Literatur

Einzelheftpreis: öS 40.-

Jahresabonnement: 4 Hefte, ÖS 150.-

Auslandsabonnement: ÖS 200.-

inclusive Porto

Bankverbindung: OÖ. Landesbank HYPO

BLZ: 54000, Konto Nr.: 0000243063

Abonnementbestellung und

Nachbestellung:

Postfach 28, Tel/Fax: (0732) 222478

A-4048 Puchenu

Druck: Gutenberg-Werbering Ges.m.b.H.,

Anastasius-Grün-Str. 6, A-4020 Linz

Beiträge und Leserbriefe sind erwünscht.
Für unaufgeforderte Manuskripte und Fotos
wird keine Haftung übernommen.
Titelfoto: Bildquelle siehe linke Spalte
P.b.b.

Schloß Wildberg Extrapost, Folge 3/2000

Hrsg.: Kulturverein Schloß Wildberg,

A-4202 Kirchschlag

Verlagspostamt: A-4020 Linz

Diese Ausgabe wurde cofinanziert
vom Europäischen Fonds für regionale
Entwicklung und vom Land OÖ.

Inhalt

Der Salzbedarf Böhmens als Motor des menschlichen Erfindergeistes

Seit im Salzkammergut Salz abgebaut wurde, gab es mit den Ländern Mitteleuropas einen regen Handel damit. Der dadurch auftretende Frachtverkehr spielte sich hauptsächlich auf Flüssen und Kanälen ab, da der Verkehr auf dem Lande durch mangelhaft ausgeführte Straßen sehr mühsam war. Diese Wasserwege waren aber zwischen den nördlich und südlich gelegenen Ländern durch die Höhen des Böhmerwaldes unterbrochen. Da Böhmen, sonst an anderen Bodenschätzen reich, kein Salz hatte, mußte es eingeführt werden. Das Salz wurde damals zur Konservierung, besonders zur Haltbarmachung von Fleisch, in großen Mengen benötigt. In der Frühzeit wurde das Salz mit Tragtieren auf Saumpfaden (z. B.: Goldener Steig) über die Wasserscheide Donau/Moldau befördert. In späteren Zeiten konnte durch den Bau von Straßen die Fracht auf Wagen transportiert werden. 4

Von Budweis nach Gmunden

Die Bahnlinie wurde in eine Nord- und eine Südrampe unterteilt. Als Nordrampe bezeichnete man die Strecke zwischen Budweis und Kerschbaum und als Südrampe den Teil zwischen Kerschbaum und Linz. Der Anfangspunkt der Bahnlinie lag in der Stadt Budweis in der Prager Vorstadt am Moldauufer. Dort befand sich die Anlage zum Umladen der Fracht auf die Moldauschiffe und umgekehrt. An dieser Stelle, der nördlichste Punkt der Strecke, stand auch das Gasthaus und das Magazin des Spediteurs und Schiffmeisters Adalbert Lanna. 7

"Hannibal" oder die Reiselust des Biedermeier

Wem es eingefallen ist, einem Wagen der Pferdeisenbahn Linz-Budweis den Namen "Hannibal" zu geben, ist nicht bekannt. Tatsache ist, daß der Hannibal als Personenwagen II. Klasse für die Fahrt auf der "Holz- und Eisenbahn" bis 1872 benützt wurde und seither im Technischen Museum in Wien verwahrt wird. Er hat zwar nicht direkt zum Alpenübergang gedient wie die Elefanten Hannibals, aber er überwand doch den Höhenunterschied zwischen Donau und Kerschbaumer Sattel und wieder zur Moldau nach Budweis. 12

Die Waldkapelle im Langen Holz

Manchmal entsinnt sich das Fremdenverkehrsland Österreich auch der einen oder anderen Erinnerung an die frühe Entwicklungsgeschichte des Tourismus. Eines dieser wenigen Erinnerungsmale hat sich im Langen Holz bei Stadl-Paura in Oberösterreich erhalten. 15

Auf Spurensuche entlang der Pferdeisenbahn in Gmunden

Moritz v. Schwind: Die Spuren der Geschichte aufzuspüren ist nicht nur mühsam. Oft überraschend vom reinen Glücksfall begünstigt, oder vom Irrtum verfolgt, gestaltet sich das Finden der Überreste oft abenteuerlich, jedoch immer spannend. 17

Die Pferdeisenbahn erreicht Linz-Urfahr

Eine der aufregendsten Strecken der hart aber eilig dahinrollenden Pferdeisenbahn, muß die Talfahrt vom Kreuzwirt nach Urfahr hinunter gewesen sein! 19

Linz, Stationsplatz des Biedermeier

Die Stadt Linz besitzt allein auf ihrem Urfahrner Territorium mehr als 10 Kilometer geschichtliche Pferdeisenbahn-Trasse, d.i. eine "halbe Station" nach der Rechnung der biedermeierlichen Eisenbahningenieure. 21

EuroJournal

Unsere neue Homepage - sämtliche Ausgaben des EuroJournal im Überblick, zum Nachschlagen und Bestellen!

† EuroJournal † Publikationssuche † Veranstaltungen † Verlagslandschaft OÖ

www.eurojournal.at

Der Salzbedarf Böhmens als Motor des menschlichen Erfindergeistes

Seit im Salzkammergut Salz abgebaut wurde, gab es mit den Ländern Mitteleuropas regen Handel damit. Der dadurch auftretende Frachtverkehr spielte sich hauptsächlich auf Flüssen und Kanälen ab, da der Verkehr auf dem Lande durch mangelhaft ausgeführte Straßen sehr mühsam war. Diese Wasserwege waren aber zwischen den nördlich und südlich gelegenen Ländern durch die Höhen des Böhmerwaldes unterbrochen. Da Böhmen, sonst an anderen Bodenschätzen reich, kein Salz hatte, mußte es eingeführt werden. Das Salz wurde damals zur Konservierung, besonders zur Haltbarmachung von Fleisch, in großen Mengen benötigt. In der Frühzeit wurde das Salz mit Tragtieren auf Saumpfadern (z. B.: Goldener Steig) über die Wasserscheide Donau/Moldau befördert. In späteren Zeiten konnte durch den Bau von Straßen die Fracht auf Wagen transportiert werden.

Vom Salzkammergut aus wurde das Salz mit Schiffen und Flößen auf der Traun und der Donau bis nach Linz und Mauthausen transportiert. Dort wurde es auf Straßenfuhrwerke umgeladen und auf dem Landwege über den Kerschbaumer Sattel zum böhmischen Hauptsalzstapelplatz Budweis (Ceské Budejovice) gebracht.

Um 1800 mußten während der warmen Jahreszeit etwa 320.000 Salzfüßer zu je 56 kg, insgesamt ca. 18.000 Tonnen, von der Donau zur Moldau befördert werden. Da ein Wagen nur mit einer Tonne Fracht beladen werden konnte, ergab das ca. 18.000 zweispännige Pferdefahren.

Ausbaupläne zur Entlastung der alten Salzstraßen

Um diesen teuren und aufwendigen Frachtverkehr leistungsfähiger zu machen, gab es verschiedene Pläne, die bis ins 14. Jahrhundert zurückreichten. Der slawische Geschichtsschreiber Dubraw berichtet, daß schon Karl IV. um 1374 Pläne hatte, die Donau über die Moldau mit der Elbe zu verbinden und damit die Residenzstadt Prag zum ersten Handelsplatz von Europa zu machen. Auch Albrecht v. Wallenstein wollte die Flüsse seiner Heimat Böhmen auf eigene Kosten schiffbar machen und eine Verbindung mit der Donau herstellen. Der niederländischen Wasserbaumeister Lothar Vogemont erstellte im Auftrag von Kaiser Joseph I. um 1706 Pläne für eine Verbindung Donau/Moldau. Diese Pläne beschäftigten auch noch Kaiser Karl VI.

Unter Maria Theresia begann die Lösung des Problems der Transportwege zwischen Donau und Moldau bereits eine wirtschaftliche Notwendig-

keit zu werden. Mehr oder weniger begabte in- und ausländische Fachleute reichten zur Verbesserung der Verkehrsverbindung noch weitere Vorschläge ein. Zu diesen zählten Albert Freiherr v. Sterndahl, Le Maire, Oberst Brequin und Prof. Schorr.

Der erste ernstzunehmende Vorschlag, eine Donau/Moldau Verbindung zu bauen, kam im Jahre 1773 vom Professor der Mechanik und Direktor des Navigationsamtes, Joseph Walcher. Er wollte eine Wasserstraße mit einer Länge von 38 km um einen Preis von 5 Mill. Gulden bauen.

Die Verbindung sollte in Urfahr (Linz) beginnen, durch den Haselgraben auf die Höhe der Glasau und zum Miesenwald bei Leonfelden führen. Von dort wollte man zum Zielort an der Moldau, der Joachimsmühle nächst Hohenfurth, gelangen.

Kanalbaupläne

Einen weiteren Plan reichte der Fürstlich Schwarzenbergsche Forstingenieur Joseph Rosenauer ein. Rosenauer wollte einen leistungsfähigen Kanal von der Donau bei Passau über Haslach nach Hohenfurth zur Moldau bauen.

Es kam aber im Jahre 1789 nur zu einer Verbesserung eines schon vorhandenen Holzschwemmkanales (Wiener Schwemmkanal), der oberhalb von Haslach in die Große Mühl mündete. Durch diesen Kanal konnte der Holzreichtum des Plöckensteingebietes (Dreiländereck im Böhmerwald) über die Große Mühl und die Donau dem Wiener Markt zugeführt werden. Dieser Kanal wies eine Besonderheit auf. Zur Verkürzung der Kanalstrecke wurde der 419 Meter lange Hirschber-

ger unterirdische Kanal, der erste Tunnel dieser Größe in Europa, errichtet.

Alle Vorschläge wurden wegen technischer Schwierigkeiten beim Bau und finanzieller Probleme nie ausgeführt. Erst am Beginn des 19. Jahrhunderts erhielten die Kanalpläne wieder neuen Auftrieb. 46 Adelige des Kaiserstaates gründeten im Jahre 1807 eine Handelsgesellschaft, die Böhmisches hydrotechnische Privat-Gesellschaft, mit Sitz in Prag. Der Zweck der Gesellschaft bestand darin, eine günstige Kanalverbindung von der Donau zur Moldau zu errichten. Die Gesellschaft stellte als technischen Berater den Professor für höheren Mathematik und Mechanik, Dr. Franz Joseph Ritter v. Gerstner, an.

Von der Wasser- zur Schienenstraße

F. J. v. Gerstner führte über die vorliegenden Kanalpläne eingehende Untersuchungen durch und entschied sich zum Bau einer Wasserstraße nach dem Plan von Joseph Walcher.

Dieser Kanal sollte in Urfahr (Linz) von der Donau weg durch den Haselgraben und über die Wasserscheide im Miesenwald bei Bad Leonfelden zur Joachimsmühle nächst Hohenfurth zur Moldau führen.

In einem Bericht an die Gesellschaft wies aber F. J. v. Gerstner auf die technischen Schwierigkeiten und hohen Kosten beim Bau dieses Kanals hin. Der Kanal hätte je nach Ausführung 275–310 Schleusen erfordert und als Baukosten wurden bis 5 Mill. Gulden C. M. errechnet. F. J. v. Gerstner schlug daher an Stelle der unwirtschaftlichen Wasserstraße eine Landverbindung mittels einer Pferdeisenbahn vor, welche in England schon seit einigen Jahren in Betrieb standen. Der Vorschlag wurde von der Gesellschaft nach eingehender Beratung angenommen.

F. J. v. Gerstner wurde daraufhin von der Gesellschaft beauftragt, die günstigste Bahntrasse zu ermitteln und Pläne zu erstellen. Gerstners erster Trassenvorschlag gleicht dem Verlaufe des Kanals. Die Grundvoraussetzung für das Bauvorhaben wäre die Schiffbarmachung der Moldau von Frauenberg bis in die Nähe von Hohenfurth für größere Schiffe gewesen. Da die Schiffbarmachung der Moldau sehr hohe Kosten verursacht hätte, kam er



Station Kerschbaum

Foto: Johann Brunner

von diesem Plan wieder ab. Er schlug der Gesellschaft bei der Generalversammlung im März 1808 eine Änderung der Streckenführung vor. Sein neuer Vorschlag sah eine Linienführung von Budweis (Ceské Budejovice) über Welleschin, Kaplitz und Freistadt nach Mauthausen vor. Der Bau der von F. J. v. Gerstner vorgeschlagenen Bahnlinie von Budweis über den Kerschbaumer Sattel nach Mauthausen, blieb ihm aber wegen des im Jahre 1809 ausgebrochenen Krieges zwischen Österreich und Frankreich versagt.

Geänderte politische Voraussetzungen

Im Jahre 1815 wurde beim Wiener Kongreß unter den Ländern Europas auf allen Flüssen die freie Binnenschiffahrt beschlossen. Daraufhin ersuchte die in Dresden tagende Schifffahrtskommission der zehn Elbeuferstaaten Österreich, die Moldau schiffbar zu machen und eine leistungsfähige Verkehrsverbindung zwischen Donau und Moldau herzustellen. In Wien war man zum Handeln gezwungen, es stellte sich aber noch immer die Frage: Schifffahrtskanal oder Eisenbahn?

Die Wiener Hofkanzlei erinnerte sich wieder an die Pläne von F. J. v. Gerstner. Deren Präsident, Philipp Ritter v. Stahl, beauftragte daraufhin den am Wiener Polytechnikum als Professor der Praktischen Geometrie wirkenden Franz Anton Ritter v. Gerst-

ner, die Pläne seines Vaters wieder aufzunehmen.

F. A. v. Gerstner begann 1820 mit den Vorarbeiten zum Bahnbau und untersuchte zwei Jahre lang das zum Bau in Frage kommende Gebiet. Im Herbst 1822 begab er sich zum Studium der in England schon in Betrieb stehenden Eisenbahnen. Nach eingehenden Untersuchungen entschied sich F. A. v. Gerstner zum Bau der Bahnlinie von Budweis (Cs: Ceské Budejovice) über den Kerschbaumer Sattel nach Mauthausen.

1823 suchte F. A. v. Gerstner beim Kaiser Franz I. in Wien um ein Privileg zur Erbauung einer Holz- und Eisenbahn an, das ihm am 7. Dezember 1824 auf 50 Jahre erteilt wurde. Um sich den technischen Aufgaben besser widmen zu können, trat F. A. v. Gerstner, daß ihm verliehene Privileg an die Wiener Bankhäuser Geymüller, Sina und Stamet ab. Daraufhin kam es zur Gründung einer Aktiengesellschaft mit dem Namen: K. k. privilegierte erste Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Sitz in Wien.

Ungeahnte Schwierigkeiten

Am 28. Juli 1825 wurde in Böhmen in der Nähe von Netrobitz der Spatenstich durchgeführt. Da der Bau einer Eisenbahn Neuland war, traten von Beginn an große Probleme auf. Der Verkauf von Aktien entsprach nicht dem Plan, es gab keine geeigneten Baufirmen, anfangs bestand ein



Haselgrabenbrücke

Foto: Johann Brunner

Mangel an Arbeitern und beim Grundkauf bereiteten die Grundbesitzer große Schwierigkeiten. Das größte Kopfzerbrechen bereitete F. A. v. Gerstner, daß die von ihm erstellten Baukosten nicht eingehalten werden konnten und er dadurch das Wohlwollen der Gesellschaft verlor. Auch schätzte er die Bauzeit falsch ein. Er veranschlagte nur drei Jahre, tatsächlich wurden aber sieben Jahre benötigt. Diese Krisen und Spannungen nutzte Gerstners ehemaliger Schüler und Bauingenieur Matthias Schönerer aus, um unter den Ingenieuren und Aktionären Stimmung gegen ihn zu machen. Unter seiner Führung kam es zu einem Aufstand der Ingenieure. Während eines Kuraufenthaltes von F. A. v. Gerstner in Bad Ischl ordnete die Gesellschaft an, die Bauleitung an Ober-Ing. Schmidl und Ing. Schönerer zu übergeben. Ab dem Sommer 1828 ist eine Mitwirkung von F. A. v. Gerstner beim Bahnbau nicht mehr ersichtlich.

Ing. M. Schönerer wurde dann 1829 von der Gesellschaft als Bauführer eingesetzt. Im Frühjahr 1829 konnte die Bahnlinie bis Pramhöf (erster Bahnhof in Oberösterreich) in Betrieb genommen werden. Unter Schönerers Leitung wurden dann im Jahre 1829 die Bauarbeiten wieder aufgenommen. Bis nach Lest hielt sich Schönerer beim Bau an die Trassenpläne von Gerstner. Auf der Generalversammlung im Frühjahr 1830 beschloß man, den End-

punkt der Bahnlinie von Mauthausen nach Urfahr (Linz) zu verlegen. Durch eine verbilligende Bauweise (engere Gleisbogen, größere Steigungen, keine Gleismauern, Bau von drei Gegensteigungen) wurde in verhältnismäßig kurzer Bauzeit von zwei Jahren über Oberndorf (Gallneukirchen) der Endpunkt Urfahr (Linz) an der Donau erreicht. Am 1. August 1832 konnte nach einer Bauzeit von sieben Jahren die gesamte Strecke von Budweis (Ceské Budejovice) bis Urfahr (Linz) eröffnet werden.

Im Frühjahr 1835 wurde die Pferdeisenbahn über die 13jochige hölzerne Donaubrücke nach Linz gelegt. Dadurch wurde die gerade im Bau befindliche Strecke von Linz nach Gmunden mit der Budweiser Bahn verbunden.

Linz bzw. Zizlau–Gmunden

Die Pläne zum Bau einer Eisenbahn zwischen Linz und Gmunden reichten bis zum Jahre 1814 zurück. Damals stellte sich die Frage, die Traun zu regulieren oder einen Schiffahrtskanal bzw. eine Eisenbahn zu bauen. Franz Zola, ein Ingenieur beim Bau der Budweiser Bahn, bewarb sich 1827 um ein Privileg zum Bau und Betrieb einer die Donau und den Gmundner See verbindenden Holz- und Eisenbahn.

Zola erhielt am 16. Juni 1829 das Privileg und gründete die k. k. priv. Zolasche Eisenbahn-Gesellschaft. Da es Zola nicht gelang, das Baukapital zu

beschaffen, verkaufte er das Privileg an Wiener Private, die es aber verfallen ließen.

Im Jahre 1831 bemühten sich die Bankhäuser Geymüller, Rothschild und Stametz um die Erneuerung des erloschenen Privilegs, das sie dann am 18. Juni 1832 verliehen bekamen. Im Feber 1834 traten die Bankhäuser das Privileg an die k. k. priv. erste Eisenbahn-Gesellschaft ab. Die Gesellschaft bestellte wieder Ing. M. Schönerer zum Bauführer. Im Frühjahr 1834 wurde mit der Vermessung der Bahntrasse und nach den Grundeinlösungen mit den Bauarbeiten begonnen. Da vom Gelände her keine großen Schwierigkeiten auftraten, ging der Bau rasch voran. Die gesamte Strecke, einschließlich der Flügelbahn zum Donauhafen Zizlau, konnte schon nach einer Bauzeit von zwei Jahren 1836 den Betrieb aufnehmen.

Je nach Baufortschritt wurde der Verkehr auf den Teilstrecken aufgenommen.

Linz–Maxlhaid	24,33 km	1. 6. 1834
Maxlhaid–Wels	4,86 km	1. 4. 1834
Wels–Lambach	14,72 km	1. 8. 1835
Lambach–Gmunden/Traundorf	23,01 km	1. 5. 1836

Der Bahnanschluß an die Traunseeschiffe am Gmundner Rathausplatz konnte erst nach langwierigen Verhandlungen mit der Gmundner Stadtverwaltung im Jahre 1842 hergestellt werden. Dadurch wurde ein direktes Umladen der Fracht vom Schiff auf die Wagen der Bahn möglich. Die Bahntrasse wurde ab dem Bahnhof Gmunden/Traundorf auf den Straßen der Stadt errichtet. Die Verladestation lag auf dem Rathausplatz, der über die Traunbrücke und durch das Trauntor erreicht wurde.

Die Zweiglinie zum Stationsplatz und Donauhafen Zizlau wurde ebenfalls im Jahre 1836 zwischen Linz/Gleisdreieck und Zizlau in Betrieb genommen.

JOHANN BRUNNER