



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 Damm 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 solange, 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 Puchenau
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 Puchenau

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

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, nördlichster Punkt der Strecke, stand auch das Gasthaus und das Magazin des Spediteurs und Schiffmeisters Adalbert Lanna.

Nach der Einfahrt der Bahn in die Stadt kam man auf der Böhmergasse zum Budweiser Aufsitzplatz und zu den Salzlagern. Über den Fluß Maltsch (42 m lange Holzbrücke) und den Krumauerteich (406 m lange Holzbrücke – später Damm) erreichte man den Stationsplatz (Güterbahnhof) Budweis. Vorbei an den Stationsplätzen Holkau (Holkov) und Angern (Bujanov) kam man zur Mittelstation Zartlesdorf (Rybnik). Dabei wurde der Strodenitzer- und der Zwickauer Damm befahren.

Von Zartlesdorf (Rybnik) ging es zur Grenze Österreich/Böhmen und dann zur ersten Ortschaft in Österreich, Eisenhut.

Den nachfolgenden Streckenabschnitt bis Hiltchen kann man als eines der bautechnisch bedeutendsten Teilstücke der Bahnlinie bezeichnen. Mit einer 4 km langen Doppelschleife gelangte man auf die Höhe von Hiltchen. Dieses Teilstück war mit hohen Dämmen, tiefen Einschnitten und 18 Brücken ausgestattet, darunter die beiden Edlbrucker Brücken über die Edlbrucker Schluchten.



Die böhmische Staatsgrenze heute



Punzenberg

Von Hiltchen ging es weiter zum provisorischen Stationsplatz Pramhöf. Pramhöf war bis 1830 der erste Bahnhof in Österreich, er wurde von Kerschbaum ersetzt. Kerschbaum lag in der Mitte der Bahnlinie. Dort kreuzten sich mittags die Personenzüge und die Reisenden hatten dort eine Stunde Aufenthalt zur Einnahme des Mittagessens. Kurz vorher lag der Scheitelpunkt der Strecke mit 713,4 Meter Seehöhe und das Ende der Nordrampe.

Von Kerschbaum weg senkte sich die Bahn in Richtung Rainbach im Mühlkreis und erreichte bei Summerau das Jaunitzbachtal. Nördlich vom heutigen Bahnhof Freistadt wurde das Kronbachtal mit einer großen Schleife ausgefahren. Nach dem Übersetzen des Kronbaches auf einer zweibogigen Steinbrücke (diese ist im ursprünglichen Zustand erhalten) wechselte die Trasse in das Feldaital und erreichte den Stationsplatz Lest. Lest war der Bahnhof für Freistadt, er war mit der Stadt durch eine Stellwagenverbindung verbunden.

Überwindung der Wasserscheide

Nach Lest begann zur Überwindung der Wasserscheide Feldaist/ Kleine Gusen die 1. Gegensteigung. Unterhalb von Neumarkt im Mühlkreis senkte sich die Trasse ins Kleine Gusental. Die Bahn befuhr bis Möhringsdorf den östlichen Hang und wechselte bei der Schermühle auf der Gusenbrücke in den westlichen Talhang. Teilweise 60 Meter hoch über dem tief eingeschnittenen Flußbett erreichte die Bahn mit einem Gefälle von 15,1 bzw. 20,9% die Mittelstation Bürstebach. Die Anlage lag im innersten Winkel eines Seitentales der Kleinen Gusen, daß mit einer 1,5 km langen sehr engen Schleife ausgefahren wurde.

Bei Unterweikersdorf verließ die Strecke das Kleine Gusental und wendete sich nach Westen zur 2. Gegensteigung, der Wasserscheide zwischen Kleiner und Großer Gusen. Vor Erreichen der Höhe von Tumbach durchfuhr die Bahn die Punzenbergkehre.



Wachthaus 26

Von Tumbach weg senkte sich die Bahn hinab zur Großen Gusen, übersetzte auf einer Holzbrücke unterhalb vom Schloß Riedegg den Fluß und erreichte dann den Stationsplatz Oberndorf (Gallneukirchen). Oberndorf besaß ein gewaltiges Stationsgebäude von 75 Meter Länge.

Paßhöhe des Pfenningberges

Nach Übersetzen des Mirellenbaches begann die 3. Gegensteigung. Die Paßhöhe des Pfenningberges wurde in einem tiefen Einschnitt überwunden. In sehr kurvenreicher Trassenführung ging es zur Mittelstation Treffling.



Wachthaus 51

Mit einer Holzbrücke wurde dann der Katzgraben überbrückt. Über den Südhang des Magdalenaberges, wurde die Ortschaft St. Magdalena erreicht.

Am Anfang des Haselgrabens wurde auf einer vierbogigen Steinbrücke der Haselbach und die Leonfeldner Straße und auf einer zweibogigen der Mühlbach übersetzt. Entlang der Leonfeldner Straße kam man zum Stationsplatz Urfahr, der sich im heutigen Bereich der Hauptstraße, Reindlstraße, Gerstnerstraße und Hinsenkampplatz erstreckte. Hier war der Ausgangs- und Endpunkt des Personenverkehrs.

Von Urfahr wurde die Bahnlinie über die 13jochige hölzerne Donau-



Urfahr Station

brücke bis zum Hauptmoutamt am Linzer Brückenkopf geführt. Das Ende der Budweiser Bahn lag nach 128,85 km an der Donaulände beim städtischen Brauhaus. Die Wagen der Salzzüge und anderer Fracht wurden einzeln von Urfahr zum Linzer Stationsplatz Zur Eisernen Hand, wo die Züge nach Gmunden zusammengestellt wurden, von der Spedition Linzer Faßzieher Compagnie überstellt.

Von Linz nach Gmunden

Die Pferdeeisenbahnlinie Linz-Gmunden begann in Linz am rechten Donauufer beim Hauptmoutamt an der Linzer Donaulände. Über den Hafner- und Holzplatz (heute Finanz-



Linz Station

landesdirektion) führte die Trasse dann entlang dem ehemaligen Ludlarm, ein Nebengerinne der Donau das beim Bahnbau trockengelegt wurde (heute Eisenbahngasse). Nach der Querung der Lederer- und der Welsergasse (heute Museumstraße) erreichte man den Linzer Aufsitzplatz (erster Personenbahnhof von Linz). Von dort wurde nach Befahren eines 500 Meter langen Dammes (heute Eisenhandstraße) der Linzer Stationsplatz, Bahnhof bei der Eisernen Hand – später Südbahnhof, erreicht. Vom Linzer Stationsplatz weg führte die Bahnlinie bis zur Kreuzung mit der Poststraße Wien-Linz (heute Wiener Straße) durch fast ebenes noch unverbautes

KULTUR 2000

Erstmals haben wir für Kulturliebhaber die Highlights in Oberösterreich zusammengefasst.

Die Ischler Operettenwochen, die Donau-Fest-Wochen im Strudengau und die OÖ. Landesausstellung 2000 in Wels sind nur einige unserer Kultur-Angebote für Sie!

TOURISTIK

ÖBERÖSTERREICH TOURISTIK GES. N. B. H.
KHEVENHÜLLERSTRASSE 14, A-4020 LINZ/DONAU, P. 15.000
TEL.: 0732/66 32 24-0 FAX: 0732/66 32 25 E-MAIL: INFO@TOURISTIK.AT

Khevenhüllerstraße 14, Postfach 15.000, A-4020 Linz/Donau,
Tel. 0043 732 663024-0, Fax: 0043 732 663025,
e-mail: info@touristik.at, http://www.touristik.at

✂-----

Bitte senden Sie mir Ihren Gratis-Katalog KULTUR 2000 zu:

Weiters interessiere ich mich für folgende Angebote 2000:

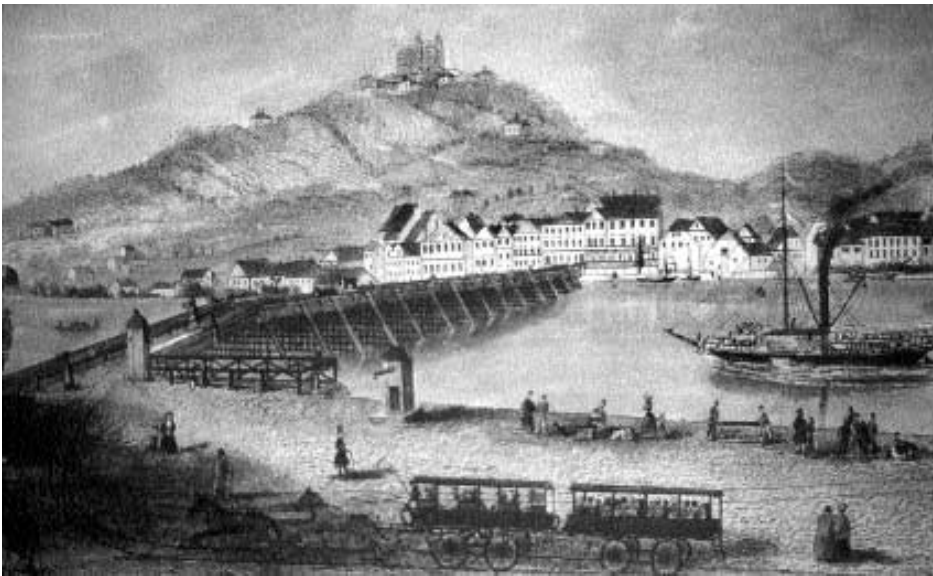
Radreisen Wandern Familie

Name:

Straße:

PLZ/Ort:

Eurojournal-Anzeige



Ansicht von Magdalena

Gebiet zu den Anlagen der Abzweigung Linz/ Gleisdreieck. Die Gleisanlagen lagen südlich vom Turm Nr. 1 der Maximilianischen Befestigung von Linz. Von hier zweigte die Bahnlinie zum Donauhafen Zizlau ab.

Nach der Abzweigung schwenkte

die Trasse um 90 Grad in südwestliche Richtung in die Welser Heide ein. Die Linie führte entlang den Ausläufern der Harter Höhen liegend, nach Neubau. Kurz vor Neubau wurde die Welser Poststraße, welche von Linz über Gaumberg kam, übersetzt. Neu-

bau war bis zur Einführung des Dampflokomotivenbetriebes als Umspannstation für den Personenverkehr eingerichtet.

Durch die Welser Heide

Vorbei an der Ortschaft Haid und Marchtrenk und nach dem Durchfahren eines ca. 950 Meter langen Einschnittes wurde der Stationsplatz Maxlhaid erreicht. Dieser Stationsplatz war als Transportstationsplatz eingerichtet und diente verkehrsmäßig den Güterzügen und zum Kreuzen von Zügen. Die Personenzüge hielten dort nicht an.

Von Maxlhaid ging die Bahntrasse südlich am Schloß Pernaub vorbei in die Stadt Wels. Entlang der Hans Sachs- und der Stelzhamerstraße wurde die Umspannstation Wels, erreicht. Die Bahnstation lag in der Welser Vorstadt an der Ostseite des Kaiser-Josef-Platzes und besaß eine Ausstattung wie ein Stationsplatz.

Durch ein Tor im Verwaltungsgebäude führte die Trasse der Eisenbahn



**Von Ansicht zu Ansicht -
Oberösterreich in historischen Ortsansichten
Sonderausstellung im Linzer Schlossmuseum
14. April bis 29. Oktober 2000**

Ort: Schlossmuseum Linz, Tummelplatz 10, 4020 Linz, Tel. 0732/ 77 44 19-31, e-mail: m.oberchristl@landesmuseum-linz.ac.at

Öffnungszeiten:

Dienstag bis Freitag 9.00 - 17.00 Uhr, Samstag, Sonntag und Feiertag 10.00 - 16.00 Uhr, Montag geschlossen, Parkmöglichkeit vorhanden

IHR SEMINAR-ZENTRUM HOCH ÜBER LINZ AN DER DONAU

Wo Profis ihr Geschäft verstehen, gibt es keine Pannen. Die zentrale Lage des Seminarzentrums mitten im Grünen, am Stadtrand von Linz, bietet den optimalen Rahmen für professionelle Seminare, Tagungen oder Präsentationen. Bewährte Technik in 6 parallel nutzbaren Seminarräumen unterschiedlicher Größe (15-120 Teilnehmer) oder für bis zu 400 Personen insgesamt. Tagungsräume, Restaurant und Seminarhotel bieten alle Voraussetzungen für erfolgreiche Kommunikation in konstruktiver Atmosphäre.

Autobahnschluß A7 (5 min.), eigener Shuttle-Service zum Bahnhof Linz (20 min.) und Flughafen Linz (35 min.)



BILDUNGSZENTRUM ST. MAGDALENA

SENDEN SIE MIR DETAILIERTE UNTERLAGEN!

Name und Anschrift:

4040 LINZ, SCHATZWEG 177, TELEFON: 0732/25 30 41-0, FAX: 0732/25 30 41-35



Wels



Lambach

auf den Kaiser-Josef-Platz. Dieses Tor wurde vor jeder Zugfahrt geöffnet und nach Beendigung der Fahrt wieder geschlossen. Über den Kaiser-Josef-Platz zog sich die Bahn durch die Vorstadt in Richtung Westen.

Von Wels weg wurde die Bahntrasse zum Unterschied der Poststraße und der späteren Westbahn nicht auf die Hochebene, sondern meist in Hanglage durch die Niederungen an der Traun angelegt.

Vor der Station Lambach wurde die Traun auf einer 6jochigen Holzbrücke übersetzt. Der Stationsplatz Lambach lag am rechten Traunufer und darf für sich in Anspruch nehmen, über das erste österreichische Bahnhofshotel verfügt zu haben.

Durch das Lange Holz

Nach dem Stationsplatz Lambach durchschnitt die Bahntrasse den Lambacher Wald, der auch Langes Holz genannt wurde. Über Roitham führte die Trasse meist in Hanglage im felsigen Gelände durch das Fallholz nach Laakirchen und von dort zur Transportstation Engelhof. Kurz nach dem



Maxlhaid

Bahnhof Engelhof erreichte die Bahnlinie im KM 65,42 mit 471,1 Meter ihren höchsten Punkt. Von dort weg senkte sich die Trasse nach Gmunden/Traundorf, dem Personen- und Güterbahnhof von Gmunden. Nach einem steilen Streckenabschnitt und dem Übersetzen der Traun wurde der Endpunkt der Bahnlinie auf dem Rathausplatz Gmunden erreicht. Hier befand sich die Umladestation des Salzes vom Schiff auf die Bahn, das über den Traunsee aus dem Salzkammergut kam.

JOHANN BRUNNER

Der Pferdeeisenbahn-Wanderweg



Durchgehend begehbar soll bis zum Herbst 2000 der Pferdeeisenbahnwanderweg von Bujanov (Tschechien) bis nach Linz St. Magdalena sein.

Nachdem im Juni 1998 der Erlebniswanderweg im Tal der Kleinen Gusen von Neumarkt nach Unterweikersdorf fertiggestellt und eröffnet wurde, fan-



den Gespräche mit den Nachbargemeinden Gallneukirchen, Engerwitzdorf und der Stadt Linz über die Weiterführung nach Linz statt.

Nach positiven Stellungnahmen der Gemeinden und der Stadt Linz wurde der Wanderweg, bereits von Unterweikersdorf bis zur Gemeindegrenze nach Gallneukirchen markiert.

Das Bild zeigt die gemeinsame Begehung mit dem Unterweikersdorfer Kulturschussobmann Vzbgm. Wilhelm Wurm, Erwin Brandstetter, Willi Zeitlhofer, Heimatvereinsobmann Johann Hofstadler aus Gallneukirchen und Mag. Waltraud Steinlechner, die zur Zeit an einem Wanderführer über die Pferdeeisenbahn von Bujanov nach Linz arbeitet.

WILHEM WURM