



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](http://www.eurojournal.at)

# "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.

Auf der Verlängerung der Strecke von Linz nach Gmunden waren keine besonderen Steigungen zu überwinden. Als diese erste kontinentale Schienenstrecke gebaut wurde, dachte man in erster Linie an den Transport von Gütern, nur zusätzlich sollten gelegentlich auch Personen befördert werden. Trafen solche Züge auf freier Strecke zusammen, mußte der leichtere Personenzug Platz machen, wurde aus den Schienen gehoben und die von mehreren Pferden gezogenen Salzwagen durften zuerst passieren.

Die Betreiber der Bahn waren ganz erstaunt, was für ein Interesse an der Beförderung von Personen bestand, daß man die Zahl der "Personenzüge" schon im Biedermeier immer mehr erhöhen mußte, um dem Bedarf nachzukommen. Die Reiselust per Zug war erwacht!

Da es nicht leicht ist, solch ein Gefährt in voller Größe in einem Museum zu zeigen, kam es zur verkleinerten

Ausführung eines Exponates - aber präzise, materialgerecht und mit allen Details. So etwas ist enorm aufwendig. Selbst wenn man die Pläne von 1828 für einen solchen Wagen kennt und das im Original erhaltene Stück studieren kann, so will jede Kleinigkeit maßstabgetreu nachgebildet werden, wie es eben die Stellmacher oder Wagenbauer ehemals für (Post-)Kutschen getan hatten. Durch eine eigenartige Partnerschaft kam es dazu, daß dieses Vorhaben gelang.

In einer höheren Technischen Bundeslehranstalt werden all diese technischen Fächer unterrichtet und die Möglichkeiten der Herstellung in Metall oder Holz geprobt.

Da sich in der HTBLA Hollabrunn unter Direktor Dr. Eduard Müller die verschiedenen Lehrkräfte zusammensetzten, konnte in monatelanger Arbeit solch ein Exponat entstehen, das eine Vorstellung davon vermittelt, wie ein solcher Waggon der Pferdeisenbahn aussah: in der Art einer Postkutsche als geschlossener Coupéwagen mit sechs Sitzplätzen, vorne und hinten mit einem offenen Kutschbock versehen und gut gefedert. Alles im Maßstab 1:2,5, was immerhin noch für den Wagenkasten über einen Meter Breite und fast anderthalb Meter Länge ergab.

## Holz- oder Eisenschienen

Schon bei der Zusammenstellung "Über die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau" (Wien 1824) machte sich Franz Anton von Gerstner viele Gedanken über die Schienen. Diese könnten in waldreichen Gegenden durchaus aus Holz ausgeführt sein, dauerhafter wären sie aus Eisen, wobei die gußeisernen Schienen im Winter eher springen könnten als die schmiedeeisernen. Sein Wunsch war: "Da auf den schmiedeeisernen Bahnen gar keine Stöße vorkommen, so kann man mit jeder beliebigen Geschwindigkeit darauf fahn, ohne denjenigen Nachteil zu erfahren, der den Wägen auf



**Modell des Waggons der Pferdeisenbahn „Hannibal“ im Maßstab 1:2,5 (Originalgetreue Nachbildung des Eisenbahnwaggons Hannibal im Technischen Museum Wien) Foto Nordico**

steinigten (!) Straßen, und auf den nicht mit der gehörigen Genauigkeit an einander gefügten eisernen Geleisestücken begegnet, und durch das verursachte Geräusch selbst dein Gehöre so lästig ist." Seine Sorge waren also die Schienenstöße und dabei ahnte er nicht, daß zuerst die Herstellung längerer Schienenstücke das Problem war, daß die Schienenstöße noch bis ins 20. Jahrhundert hinein zur Monotonie des Zugfahrens gehörten und erst sehr spät technisch bewältigt wurden.

Um den "Hannibal" zu präsentieren, wurde ein Stück Bahntrasse nachgebaut. Durch das Interesse des Lehrkörpers und die Mitarbeit der Schüler der HTBLA Hollabrunn ist mit dem maßstabgetreuen Guß der Achsen und der Räder, mit der Anfertigung des Chassis und der technischen Lösung der "Pferdetraktion" - nur die Polsterung des Wagens, die Fenstervorhänge und die andere Tapeziererarbeit wurde von Stadtmuseum Linz bezahlt, da dies nicht in den Ausbildungsbereich der Hollabrunner Anstalt fiel - ein Erinnerungsstück an die alte Pferdeisenbahn wiedererstanden, sozusagen im handlichen Format, durchaus für Kinder benützbar. Der "Hannibal" war ein Geschenk der HTBLA an das Stadtmuseum Linz und wird hier in Ehren gehalten

GEORG WACHA