

# Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde von Oberösterreich

Schriftleiter: Dr. Franz Pfeffer

Jahrgang 13 Heft 4

Oktober-Dezember 1959

## Inhalt

	Seite
Gustav Brachmann: Der Hausfriede im Spiegel deutschen Volksrechtes in Österreich . . . . .	327
Hertha Awecker: Die Herrschaft Mondsee - Wildeneck . . . . .	355
Norbert Grabherr: Falkenjagd, Vogeltennen und Hochhäuser in Oberösterreich . . . . .	382
Friedrich Morton: Die Panzlbrücke. Ein Hallstätter Verkehrsweg vor dem Jahre 1890 . . . . .	387

## Bausteine zur Heimatkunde

Hans Deringer: Runde Tonlampen. Beiträge zur Kulturgeschichte von Lauriacum Nr. 4 . . . . .	388
Gustav Brachmann: Ein Beitrag zur Geschichte der Pferdeeisenbahn Linz—Budweis . . . . .	395
Hans Commedia: Vom Jahresbrauchtum in der Stritschitzer Sprachinsel . .	397

## Schrifttum

Buchbesprechungen . . . . .	402
-----------------------------	-----

Zuschriften an die Schriftleitung (Manuskripte, Belegstücke):  
Dr. Franz Pfeffer, Linz a. d. D., Bahnhofstraße 16, Ruf 26 8 71

Zuschriften an den Kommissionsverlag  
(Versand, Abonnement- und Einzelbestellungen):  
Oberösterreichischer Landesverlag, Linz a. d. D., Landstraße 41, Ruf 26 7 21

Druck: Oberösterreichischer Landesverlag, Linz a. d. D.

wurden, einen Hinweis. Ich neige daher der Ansicht zu, als Entstehungszeit das 4. bis 5. Jahrhundert anzunehmen. Die Gleichförmigkeit der Lampen läßt auf ein und denselben Töpfer schließen, das Material ist heimischer Herkunft.

Während die Herstellung dieser Beleuchtungsgeräte sicher in der Provinz, wahrscheinlich sogar in Lauriacum selbst erfolgte, ist die Form vermutlich östlich, wenn auch ein eindeutiger Nachweis dafür bis jetzt nicht erbracht werden konnte<sup>86</sup>. Die Form scheint sich donauaufwärts verbreitet zu haben und ihren weitesten Vorstoß nach Westen, soweit ich sehe, bis Regensburg<sup>87</sup> vorgetragen zu haben. Da sich aber die dortigen Erzeugnisse deutlich von denen aus Lauriacum und Carnuntum — um nur die nächsten zu nennen — abheben, ist in allen Fällen lokale Fertigung anzunehmen.

Die Frage, ob die 13 Tonlampen vom Espelmayrfeld Gräbern angehören, was m. E. wegen des versumpften Geländes unwahrscheinlich ist, oder einem kultischen Zweck dienten, kann leider nicht näher untersucht werden, weil die Finder die in größerer Menge zutage getretenen Knochen nicht beachtetten, sondern wieder wegwarfen.

Hans Deringer (Steyr)

<sup>86</sup> Vgl. oben Anm. 17.

<sup>87</sup> S. oben Seite 389.

## Ein Beitrag zur Geschichte der Pferdeisenbahn Linz-Budweis

Wir erleben es heute, daß sich Orte leidenschaftlich gegen Umfahrungsstraßen wehren, weil die Geschäftsleute um ihren Absatz bangen. Vor rund 130 Jahren war es gerade umgekehrt: bei Berührung mit einem neuen Verkehrsmittel fürchtete man die geschäftlichen Vorteile einzubüßen, die der gute alte Verkehr der Pferdefuhrwerke gebracht hatte. Daß darüber auch Märchen zusammengefabelt wurden, beweist das immer neu, aber immer gleich urteilslos aufgetischte Gerede, man habe einflußreichen damaligen Geschäftsleuten zuliebe beim Bau der Dampfbahnstrecke Linz—Budweis den Freistädter Bahnhof so weit von der Stadt entfernt angelegt, während dazu doch einzig der ins Auge springende, durchs Gelände bedingte Verlauf der Strecke bestimmend war. Daß man aber zu Beginn des Eisenbahnwesens sich diese unliebsame Neuerung vielfach vom Halse wünschte, das bezeugt uns ein erst einmal<sup>1</sup> veröffentlichter Brief vom Frühjahr 1830, den Tobias Leeb aus Budweis an seinen Vetter Krassa nach Biebelried gerichtet hatte.

„. . . Itzt etwas von der Eisenbahn . . . da doch der Unternehmer und Baumeister dieses großen Werks, Hr. v. Gerstner, fast halb Europa durch seine großsprecherischen, schwülstigen und vielversprechenden Ankündigungen zu alarmiren gewußt hat. Diese Eisenbahn hat eigentlich den Zweck, die Frachtgüter von Linz und Mauthausen auf eine geschwinde und wohlfeilere Art nach Budweis, wo die Moldau anfängt schiffbar zu werden, zu schaffen. Da nun . . . der Weg von hier nach Linz viel gebirgig ist, der Grundsatz der Eisenbahn aber darin besteht, diese Straße soviel als möglich horizontal . . . zu führen, so können Sie sich vorstellen, welch große Hindernisse diesem Unternehmen in Weg kamen, und welche Anstrengungen und Kostenaufwände gemacht werden mußten, um diese . . . zu überwinden.

<sup>1</sup> Deutsche Gaue, Kaufbeuren, B. 37/1936, 2. Lieferung, S. 57/58.

Denn, um diesen Grundsatz . . . auszuführen, mußten Berge, die im Wege waren, auf 5 bis 6 Klafter tief durchschnitten, dagegen aber wieder in Thälern . . . Steindämme von 2 bis 8 Klaftern Höhe aufgeführt werden, und daher kommt es, daß diese Straße, die so viele Umwege machen muß, statt der gewöhnlichen 10 Meilen . . . nach Linz 17 Meilen . . . lang sein wird. Auf diese Dämme wird dann die Bahn gelegt, bestehend in 2 sechszölligen Langhölzern, welche von Klafter zu Klafter mit einem Querbalken verbunden sind, welche unter zu liegen kommen, so daß die obere Seite gleich fortläuft; auf diese Holzbahn werden zweizollbreite Eisenschienen aufgenagelt, worauf die mit eisernen Rädern versehenen Wägen durch ein in der Mitte gehendes, bloß an einen Haken angespanntes Pferd fortgezogen werden. Da nun diese Räder auf der inneren Seite der Felge einen Vorsprung haben, damit selbe nicht aus der Bahn herauskommen können, so versteht sich . . ., daß diese Wägen nicht ausweichen und auch nicht umkehren können, sondern gerade fort . . . laufen müssen. Zum Ausweichen sind von Station zu Station Ausweichungspunkte angelegt und zum Umkehren braucht es weiter nichts, als das Anspann des Pferdes vom vorderen Haken auszuheben und in den hintern einzuhaken, wo dann das Pferd nach der entgegengesetzten Seite fortgeht. Da nun das Fortbewegen des Wagens auf dieser Bahn sehr leicht ist, so rathen Sie, lieber Herr Vetter! was und wieviel man einem Pferde anhängt oder auflegt? 100 bis 120 Ztr. muß ein Pferd auf dieser Bahn fortziehen. Bis itzt ist diese Bahn bis auf die österreichische Gränze von hier . . . also beinahe die Hälfte fertig; dort sind Magazine gebaut, woreyn die Güter von Linz, meistens Salz, auf gewöhnlichen Wägen von Fuhrleuten zugeführt, abgeladen, und von diesen Magazinen aus werden diese Güter auf der Eisenbahn nach Budweis bis vor das Salzmagazin in der Stadt gebracht. Diese Zufuhren treffen regelmäßig täglich hier ein und bringen auf 30 Wägen, vor welchen nur 10 Pferde angespannt sind — ein Pferd zieht 3 Wägen — 1000 bis 1100 Faßl Salz oder andere Kaufmannsgüter.

Daß aber diese Bahn, von der man uns so viele Vortheile und Nutzen vorgerechnet hat, diesen Versprechen nicht entspricht, können Sie daraus abnehmen, daß zu 1000 Ztr. Ladung 50 bis 60 zweispännige Wägen sonst erforderlich waren, von welchen jeder Fuhrmann mit seinen Pferden und sonstigen Bedürfnissen wenigstens fl 5 in der Stadt ausgab und zurückließ, welches itzt ganz entfällt, weil die nähmliche Quantität mit 10 Pferden und 10 Knechten herbeygeschafft wird. Daß dabey auch die sonstigen Fuhrleute leiden, ist einleuchtend weil für sie nichts zu fahren übrigbleibt.“

Man kann heute mit dem Briefschreiber, dessen Blickfeld nicht allzuweit über den eigenen Ladentisch hinausreichte und der den volkswirtschaftlichen Wert oder Unwert einer Großunternehmung wirklich nur mit der Krämer-Elle zu messen befähigt war, nicht weiter mehr rechten. Die Bedeutung des Briefes liegt in der Unmittelbarkeit, mit der der Zeitgenosse sich über die Bauweise erstaunte — in die Dämme legte man anfangs tatsächlich kostspielige Steinkerne! — wie auch im hämischen Bekritteln Gerstners, der wahrlich, wäre die Gelddecke nicht zu kurz geworden, all das, was er sich und anderen von der Bahn versprach, gehalten hätte; wogegen seine Nachfolger in der Bauführung den Streckenverlauf beträchtlich änderten und sich zu Steigungen bereit fanden, die späterhin der Umstellung auf Dampfbetrieb unüberwindbare Hindernisse bereiteten.

Gustav Brachmann (Neukirchen b. Altmünster)