

EuroJournal

Mühlviertel – Böhmerwald



140 Jahre Westbahn

Meisterklasse für Visuelle Mediengestaltung

Die Wiedereinwanderung des Wachtelkönigs

Kreuzwegkapelle „Maria Schnee“ in Haslach

Warum ein neues Musiktheater?

Oberösterreich hat sich in den vergangenen 20 Jahren als modernes Kulturland profiliert. Großen Nutzen ziehen daraus die Wirtschaft und der Tourismus. Das neue Musiktheater wird einen weiteren Impuls für das ganze Land geben.

Brucknerhaus, Ars-Electronica-Center und die Landesausstellungen, wie im Vorjahr „Land der Hämmer“, sind nur einige Beispiele wichtiger kultureller Impulse in Oberösterreich. Ein wesentlicher Bestandteil des kulturellen Angebotes ist das Landestheater. Mehr als 200.000 Menschen besuchen jährlich die Vorstellungen. Mehr als die Hälfte aller Theaterbesucher kommt aus den Regionen des Landes. Das Landestheater ist daher ein Theater für alle Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher und ein wichtiger Faktor im Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte.

Das fast 200 Jahre alte Haus mußte dringend saniert werden. Ein Neubau mit der Spartenrennung in Schauspiel und Musiktheater erwies sich bei den Prüfungen als kostengünstigste Variante.

Oberösterreich kann sich Kultur leisten. Bereits zum dritten Mal hintereinander werden im Landesbudget keine neuen Schulden gemacht. Damit wurden Spielräume für die Zukunft geschaffen.

Laut aktuellen Schätzungen des planenden Architekten werden die Baukosten 1,265 Milliarden Schilling betragen. Jeder in den Theaterbetrieb investierte Schilling bringt 3 Schilling über die Umwegrentabilität für die Wirtschaft. 40% des Abganges des Theaters sind Steuern und Abgaben und fließen direkt in die öffentliche Hand zurück.

Die Errichtung des neuen Landestheaters sichert und schafft Arbeitsplätze. Neben den etwa 5000 Arbeitsplätzen der Theatermitarbeiter werden während der Bauzeit laut einer Studie der Universität Linz rund 400 Menschen einen Arbeitsplatz finden.

Aus kulturpolitischen, betriebstechnischen, aber auch städtebaulichen Gründen wollen wir daher das architektonisch hoch interessante Projekt des neuen Musiktheaters realisieren. So wie Oberösterreich auf wirtschaftlichem Gebiet eine Führungsrolle einnimmt, soll das neue Musiktheater unserem Bundesland auch auf kulturellem Sektor neue Impulse geben. Kultur ist ein wichtiger Standortfaktor und schafft nachweislich Arbeitsplätze. Kultur ist aber auch Image- und Identitätsfaktor einer Region. Ich bin überzeugt, daß, so wie das Brucknerhaus vor 30 Jahren, auch das neue Musiktheater ein Aushängeschild unseres Landes werden wird, auf das man stolz ist.

Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer

Autoren:

Konsulent Christian Hager, Linz
Isolde Lachmann, Linz
Konsulent Franz Frattner, Ulrichsberg
Josef Schaubschläger, Haslach
Isolde Schäfer, Bad Ischl
Mag. Elisabeth Schiffkorn, Puchenu
Roswitha Zauner, Rainbach
Hans Uhl, Schlierbach

Eurojournal Mühlviertel-Böhmerwald

Heft 1/1999
Preis öS 40.–
Porto öS 10.–
Auflage: 10.000

Herausgeber: Kultur Plus,
Interessensgemeinschaft für Regional-, Kultur-
und Tourismusentwicklung.
Karl-Wiser-Straße 7, A-4020 Linz
Tel. 0 73 2 / 66 06 07, Fax 0 73 2 / 66 06 07-8

Medieninhaber: Mag. Elisabeth Schiffkorn
Redaktion: Postfach 28, A-4048 Puchenu
Tel./Fax: 0 73 2 / 22 24 78

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: (0 73 2) 22 24 78
A-4048 Puchenu
Druck: Gutenberg-Werbing Ges.m.b.H.,
Anastasio-Grün-Straße 6, A-4020 Linz

Beiträge und Leserbriefe sind erwünscht.
Für unaufgeforderte Manuskripte und Fotos
wird keine Haftung übernommen.

Titelfoto: Der Linzer Hauptbahnhof,
Sammlung Hager

P. b. b.
Schloß Wildberg Extrapost, Folge 3/99
Hrsg.: Kulturverein Schloß Wildberg,
A-4202 Kirchschlag
Verlagspostamt: A-4020 Linz

Offenlegung nach Paragraph 25 des Mediengesetzes:
Grundlegende Richtung des periodischen Mediums:
Informationen über Kultur, Regionalgeschichte und
Touristik im Bereich des Mühlviertel-Böhmerwaldes.

Diese Ausgabe wurde finanziert vom
Europäischen Fonds für regionale Ent-
wicklung und vom Land OÖ.

Inhalt

Der Tourist auf der Westbahn Zum 140-Jahr-Jubiläum von Österreichs wichtigster Bahnstrecke

1998 bis 2000 feiert Österreichs wichtigste Bahnstrecke, die Westbahn Wien – Salzburg, in Etappen das Jubiläum ihres 140jährigen Bestandes.

..... S. 4 – 6

Die Meisterklasse für Visuelle Gestaltung an der Linzer Universität für Künstlerische Gestaltung

Diese Meisterklasse an der Universität für künstlerische Gestaltung in Linz zeigt ihre plakativen Arbeiten bei internationalen Ausstellungen, Wettbewerben und Workshops. Arbeiten der Studenten und Lehrenden finden sich bereits in zahlreichen Publikationen

..... S. 8/9

Die Kreuzwegkapelle „Maria Schnee“ in Haslach

Für die Haslacher Bevölkerung hat diese Kapelle seit ihrer Errichtung vor zweihundert Jahren eine große Bedeutung als Wallfahrts- und Andachtsstätte. Ein Haslacher hielt ihre Geschichte für die Nachwelt fest

..... S. 16 – 20

Die kürzeste Gedichtform der Weltliteratur: Haiku

Das Haiku kommt aus Japan. Es besteht aus einer Strophe mit drei Zeilen und beinhaltet nur siebzehn Silben. Diese sind in 5-7-5 Silben aufgeteilt (1., 2. und 3. Zeile). Es ist eine Naturbetrachtung aus der jeweiligen Jahreszeit. Auch Oberösterreicher huldigen dieser literarischen Ausdrucksweise

..... S. 21

Der Wachtelkönig, ein Neueinwanderer aus der Vogelwelt

Der WWF setzt neue Akzente zum Schutz der Mühltalviertler Grenzlandschaften. Die Wiedereinwanderung des seltenen Wachtelkönigs ist dafür ein gelungenes Beispiel

..... S. 23

Der Tourist auf der Westbahn

Zum 140jährigen Jubiläum von Österreichs wichtigster Bahnstrecke

1998 bis 2000 feiert Österreichs wichtigste Bahnstrecke, die Westbahn Wien – Salzburg, in Etappen das Jubiläum ihres 140jährigen Bestandes. Die Eröffnung dieser Strecke wurde seinerzeit durch mehrere Publikationen bekannt gemacht. So erschien 1859 im Verlag Tendler in Wien ein „Album der Westbahn von Wien bis Linz“ mit Lithographien von W. Loeil-ot/Berlin, dem 1860 eine größere Ausgabe mit Farabbildungen folgte. Ein Reiseführer unter dem Titel „Der Tourist auf der Westbahn“ von Dr. F.C. Weidmann gab zur gleichen Zeit umfangreiche Routenvorschläge für Ausflüge von den Stationen der Bahnlinie.

Österreichs erste Bahnlinien waren Nord-Süd-Verbindungen, die Pferdeisenbahn verband Gmunden am Ausgang des Salzkammergutes mit dem nördlich gelegenen Böhmen, die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn führte von Wien, der Hauptstadt der Monarchie, gleichfalls in nördlicher Richtung nach Brünn und weiter bis Galizien. Die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn war Vorläufer der später mächtigen Südbahn.

Donau als Reiseweg

Die Bedeutung eines Schienenweges von Wien nach Westen in das benachbarte Königreich Bayern wurde zwar früh erkannt, doch erachtete man zunächst die Donau als Verkehrsverbindung für ausreichend.

Diesen Weg mußte auch Elisabeth, die Tochter des Herzogs von Bayern, Max, nehmen, die als Braut des österreichischen Kaisers im Jahr 1854 mit einem Raddampfer von Linz kommend, in Wien landete, um Franz Joseph zu ehelichen.

Inzwischen hatten aber bereits Österreich und Bayern in einem Staatsvertrag eine Bahnverbindung von Salzburg nach Wien mit Zweig von Passau vereinbart, um die Bahnnetze beider Länder zusammenzuschließen. Damals förderte der Staat durch die

Gesetzgebung den privaten Bahnbau, und so erhielten am 8. März 1856 die Herren Ernst Merk, k.k. General-Konsul in Hamburg und Hermann Dietrich Lindheim, königlich preußischer Commerzienrat, Großhändler in Wien und Eisengewerke in Böhmen, die Konzession für eine derartige Bahnlinie, die den Namen „k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn“ (KEB) tragen sollte.

Das „Album“ preist die Vorteile der neuen Verbindung: „Da die Westbahn in Wien mit großen Eisenbahn-Linien in Verbindung tritt, welche die Monarchie nach Nord, Süd und Ost durchkreuzen, und an ihren Endpunkten die Communication mit den wichtigsten Ländern jener Weltgegenden vermitteln, hat sie gewiss vollen Anspruch auf den Namen einer europäischen Centralbahn.“

Sie rückt den Osten und Westen, die sich durch die Verkettung aller Interessen des geistigen und materiellen Lebens täglich dringender an einander gewiesen sehen, räumlich näher, und hat in dieser Beziehung ohne Zweifel eine grosse Zukunft. Für die wanderlustige Welt bietet diese Bahn die beste Gelegenheit, die an Naturschönheiten so reichen Gegenden Nieder- und Oberösterreichs zu besuchen.“

Der Bahnbau setzte im Juli 1856 bei Rekawinkel ein, einer Stelle, an der besonders große Hemmnisse zu erwarten waren. Die Trassenführung zwischen Wien und St. Pölten durch das ungünstige Terrain des Wienerwaldes hatte damals die Militärbehörde gefordert, die den Donaauraum als Aufmarschgebiet eines möglichen Feindes „eisenbahnfrei“ halten wollte.

Zwei Jahre nur dauerte der Bau der fast 200 km langen Strecke von Wien bis Linz, eine Leistung, die umso größere Bewunderung verdient, wenn man bedenkt, wie bescheiden die technischen Hilfsmittel vor 140 Jahren waren, die den Menschen bei seinem Werk unterstützten!



Kaiserin Elisabeth, Namenspatronin der Westbahn. Nach einem Gemälde von Leo Schöninger, München 1854

Die Bahnlinie hatte zu diesem Zeitpunkt zunächst nur ein Gleis, der Staat hatte aber die Gesellschaft verpflichtet, Tunnels und Talbrücken für das zweite Gleis vorzubereiten, auch die Grundankäufe waren entsprechend getätigt worden.

Am Namenstag der Kaiserin Elisabeth, dem 19. November 1858, wurde die Bahn im Bahnhof Penzing – bekanntlich in der Nähe von Schloß Schönbrunn gelegen und späterhin oftmalige „Abfahrtsstelle“ für kaiserliche Herrschaften – feierlich eingeweiht. Der Wiener Westbahnhof war zu diesem Zeitpunkt noch nicht ganz vollendet. Eine Eröffnungsfahrt bis Linz folgte zwei Tage später, die offizielle Verkehrsaufnahme fand mit 15. Dezember 1858 statt.

Der Bahnbau wurde mit aller Kraft weiter betrieben und am 1. September 1859 konnte die Strecke Linz – Wels – Lambach für den Zugverkehr freigegeben werden. Die Kaiserin Elisabeth-Westbahn war gemäß § 6 ihrer Konzession verpflichtet, die „Erste Österreichische Eisenbahn-Gesellschaft“, besser bekannt unter dem Begriff

„Pferdeeisenbahn“ einzulösen. Diese Gesellschaft führte damals den Betrieb zwischen Linz und Budweis auf der traditionsreichen Strecke nach wie vor mit Pferden, von Linz über Lambach nach Gmunden standen jedoch bereits Lokomotiven in Verwendung. Der Abschnitt Linz – Lambach wurde aufgegeben, Lambach – Gmunden blieb als erste, schmalspurige Nebenlinie der Westbahn erhalten und der Nordflügel nach Budweis wurde bis 1873 für den Lokomotivbetrieb ausgestaltet.

Am 1. Februar 1860 war die Fortsetzung Lambach – Attnang – Frankentmarkt und schließlich am 1. August 1860 das letzte Teilstück bis Salzburg vollendet. Die prunkvolle Eröffnung der ganzen Bahn wurde am 12. August 1860 in Anwesenheit des Kaisers von Österreich und des Königs von Bayern in Salzburg begangen. Die Hofzüge aus München und Wien trafen pünktlich und zur gleichen Zeit im Grenzbahnhof ein, wo der Schlußstein feierlich gelegt wurde.

Wegen finanzieller Schwierigkeiten, setzte der Bau der Linie Wels – Schärding – Passau erst am 6. August 1860 ein. Mit der Eröffnung dieser Strecke am 1. September 1861 waren die konzessionierten Linien ausgebaut und dem Betrieb übergeben.

Die Fahrzeiten in den ersten Jahren des Zugverkehrs auf der Westbahn muten uns heute natürlich recht lang an, bedeuteten gegenüber dem Postverkehr jedoch einen ungeheuren Fortschritt.

Die „Malle-Post“ benötigte von Wien bis Linz 22, die „Courier-Post“ 17 Stunden, der Schnellzug des Jahres 1860 schaffte die Distanz in gut 5 Stunden, heute ist man rund 2 Stunden unterwegs.

Westbahnfahrt 1860

Im „Album der Westbahn“ wird die Abfahrt des Zuges am Wiener Westbahnhof beschrieben: „Jetzt gibt die Glocke das Abfahrtszeichen zum dritten Male, die Waggonthüren fliegen zu, es erschallt ein ‘Fertig’, der Zugführer stößt in sein Horn, die Lokomotive gibt, wie vor Freude, einen gellenden Pfiff von sich, sie keucht, wie in wilder Ungeduld, und der Train setzt sich in Bewegung“. Nach der Ausfahrt aus den Bahnhofsanlagen bot sich links der Blick auf das kaiserliche Schloß Schönbrunn und bald nach Hütteldorf be-



Abreise der Kaiserin. Nach einer Ansichtskarte. Sammlung C. Hager

ginnt der Anstieg durch den Wienerwald.

Oberösterreich wird bei Enns erreicht, wo die Bahn auf einer 154 m langen Eisenbrücke den gleichnamigen Fluß übersetzt. Wer aufmerksam aus dem Fenster blickt, kann noch heute die von Hügeln umgebene Tillysburg wahrnehmen. Von der Station Asten wird ein Ausflug nach Stift St. Florian empfohlen, „eine Zierde des Landes, Glanzpunkt der alten österreichischen Stiftsherrlichkeit. (...) Dem Freunde der Landwirthschaft wird auch der Besuch der ökonomischen Anstalten des Stiftes hohes Interesse gewähren. Ihr Beispiel hat in der ganzen Umgebung des Stiftes wohlthätig gewirkt. Die Gärten reich an Schätzen Florens und Pomonens, der Markt St. Florian hat über 100 Häuser, mit fast 900 Bewohnern.“

Die Anfahrt nach Linz und den dortigen Bahnhof schildert der Tourist auf der Westbahn: „Von Kleinmünchen an übersetzt die Bahn die Eisenbahn von Zizlau und den Grundbach und erreicht dann den Stationsplatz und Bahnhof in Linz. Derselbe liegt im Südosten der Stadt, auf der sogenannten ‘Landstrasse’, der schönsten, größten Strasse von Linz, nahe am Volksgarten. (...) An beiden Enden erheben sich Kopfgebäude zwei Etagen hoch, an welche sich der Mittelbau als Erdgeschooss einfügt. An diesem Mittel-

tract ein Vorbau, mit dem Vestibüle für die ankommenden Passagiere. Links davon der Corridor, der zur Vestibüle der abfahrenden Passagiere führt. Dort befindet sich auch die Cassa. Nebenan liegen die Wartesäle und Bureaux. Die beiden Personenhallen bilden die Enden des Bahnhofes. Man genießt von hier aus eine schöne Ansicht der Stadt mit dem Schlossberge und den Umgebungen von Linz.“ Natürlich gab es auch eine Restauration, über die Franz Grillparzer an seine „ewige Braut“ Kathi Fröhlich übellaunig nach Wien schrieb: „In Linz am Bahnhof ein elendiges Rostbratl gegessen ...“

Die Bahntrasse verläßt Linz Richtung Hörsching und durchquert die Welser Heide. Das „Album“ gibt Auskunft, daß dieses Gebiet 1785 über Veranlassung des Grafen Maximilian von Seeau kultiviert wurde. „Die Station Marchtrenk mag im Reisenden die Erinnerung an einen alten Lokalbrauch der Gegend wachrufen. Im einstigen Rathaus von Marchtrenk wird nämlich eine große, eisenbeschlagene Wiege aufbewahrt, in der noch im 16. Jahrhundert streitende Ehepaare öffentlich gewiegt wurden.“

Bald ist die Station Wels erreicht und weiter geht es Richtung Lambach, wo die erwähnte Zweiglinie nach Gmunden führt. Auch im Bahnhof Breitenschützing sieht man Gleise



Der alte Linzer Hauptbahnhof, um 1930. Foto Sammlung C. Hager

einer anderen Strecke – von dort führte eine Kohlenbahn zu den Wolfsegger Gruben.

Nach Attnang-Puchheim übersetzt der Zug mehrmals die Vöckla – zuletzt nach der Station Frankenmarkt und erreicht die Wasserscheide bei Ederbauer, mit 601 m der höchste Punkt der Gesamtstrecke Wien – Salzburg. „Der Train kommt nun nach Strasswalchen, das in Zukunft eine sehr wichtige Station für den Handel mit dem Innviertel und dem Seengebiet werden dürfte. (...) Von Köstendorf an ist geradeaus zwischen Gaisberg und Untersberg wieder der Watzmann zu erblicken, zur Linken jedoch sieht man schon bald den großen Wallersee aufspiegeln und der Zug erreicht Seekirchen, die letzte Haltestelle vor Salzburg. Rechts sieht man nun weit ins Bayrische Flachland hinaus und am nahen Berghang kann die Kirche Maria Plain bewundert werden.

Doch bald wird der Blick des Reisenden von einem einmaligen Bild gefesselt und begeistert sieht er vor sich die herrliche Stadt Salzburg liegen, beherrscht vom Mönchsberg mit der Festung Hohensalzburg, umgeben von Bergen wie Staufen, Untersberg und Göll, und in der Ferne dem Tennengebirge.“

Reisen hoher und höchster

Herrschaften

Für den Hofzugverkehr zwischen Österreich und Bayern hatte die Westbahn von Anfang an besondere Bedeutung. Die Kaiserin reiste auf dieser Linie gerne Richtung Pöschhofen und hatte die Bahn noch vor deren offizieller Eröffnung am 15. Juli 1860 erstmals benützt. Bei allen Bahnverwaltungen existierten für offizielle Reisen des Kaiserhauses exquisit ausgestattete Hofwagen. Für private Fahrten beschafften sich die Herrschaften eigene Waggonen, von denen etwa der „Salonwagen Ihrer Majestät der Kaiserin“ im Bestand des Technischen Museums in Wien erhalten geblieben ist. Dieser Wagen diente allerdings der Fahrt Richtung Osten, nach dem von Elisabeth so geliebten Schloß Gödöllö in Ungarn. „Auf Wunsch Ihrer Majestät der Kaiserin ist die Ausstattung in schwarz-grünem Seidenrips auszuführen. Das Holzwerk ist matt geschliffen zu halten und Schnitzereien sind nur in beschränktem Maß anzubringen. Bei den Diwans, Fauteuils und Kasteln soll kein Holzwerk vorstehen.“ lautete die Anweisung für den Hersteller.

Kaiser Franz Joseph diente die Westbahn Jahr für Jahr, wenn er in sein geliebtes Ischl zum Sommeraufenthalt aufbrach. Zur Zeit seines Regierungsantrittes stand für die Fahrt

ins Salzkammergut die Pferdeeisenbahn Budweis – Linz – Gmunden zur Verfügung. Der Transport im inneren Salzkammergut wickelte sich damals auf Schiffen, Flößen und Straßenfuhrwerken ab. Das Kaiserhaus war natürlich nicht auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. In der „Militärkanzlei“ wurden die Reiseangelegenheiten des Monarchen bearbeitet. Für die Durchführung der Fahrten war das „Obersthofmeisteramt“ zuständig, unterstützt von anderen Hofämtern, wie dem Oberstkämmeramt, Stallmeister- oder Jägeramt. Die Eröffnung der Westbahn brachte eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Salzkammergut. Die Elisabeth-Bahngesellschaft richtete in Ischl eine Agentur ein, welche für das zahlreicher werdende Reisepublikum den Zubringerdienst zu ihrer Linie bis und ab Lambach bzw. Gmunden besorgte. Mit Postkutschen wurden die Reisenden nach Ebensee gebracht, sodann über den Traunsee mittels Dampfer weiterbefördert, um in Gmunden den Anschluß an die Zweiglinie bis Lambach zu erreichen. Von dort ging es mit einem Schnellzug nach Wien – die Gesamtreisezeit von Ischl betrug fast zwölf Stunden.

Auch der Kaiser mußte bis zur Eröffnung der Salzkammergutbahn Attnang-Puchheim – Stainach-Irdning (1877) in solchen Etappen fahren. Die letzte Abreise aus Ischl unternahm Franz Joseph am 30. Juli 1914, zu Beginn des Ersten Weltkrieges. Um 7.10 Uhr setzte sich in Ischl der Zug in Bewegung und gelangte um 12.18 Uhr in Wien-Penzing an, von wo sich der Kaiser nach Schönbrunn begab. Es war dies die letzte Reise des Kaisers überhaupt.

Nach dem Auseinanderbrechen der Monarchie und dem Verlust der Länder im Norden, Osten und Süden stieg die Westbahn zu wichtigsten Magistrale im neuen Österreich auf. Heute trägt man dieser Bedeutung mit dem viergleisigen Ausbau zwischen Wien und Wels Rechnung. Als leistungsfähiger Teil der europäischen „Donauachse“ tritt damit die Westbahn ins dritte Jahrtausend!

CHRISTIAN HAGER