

EuroJournal

Mühlviertel – Böhmerwald



Technikgeschichte: Der Salzbedarf Böhmens

Moritz v. Schwind „Die Waldkapelle“

Eine Reise von Budweis nach Gmunden

Pferdeeisenbahn-Archäologie

Unser Titelbild: Pferdeeisenbahn 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'Amerique du Nord, Jean Julien Deltail, 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 Pferdeeisenbahn-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,
Interessengemeinschaft 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 Schwanzer – 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.,

Anastasio-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 Pferdeeisenbahn 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 Pferdeeisenbahn 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 Pferdeeisenbahn erreicht Linz-Urfahr

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

Linz, Stationsplatz des Biedermeier

Die Stadt Linz besitzt allein auf ihrem Urfahranner Territorium mehr als 10 Kilometer geschichtliche Pferdeeisenbahn-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

Auf Spurensuche entlang der Pferdeeisenbahn in Gmunden

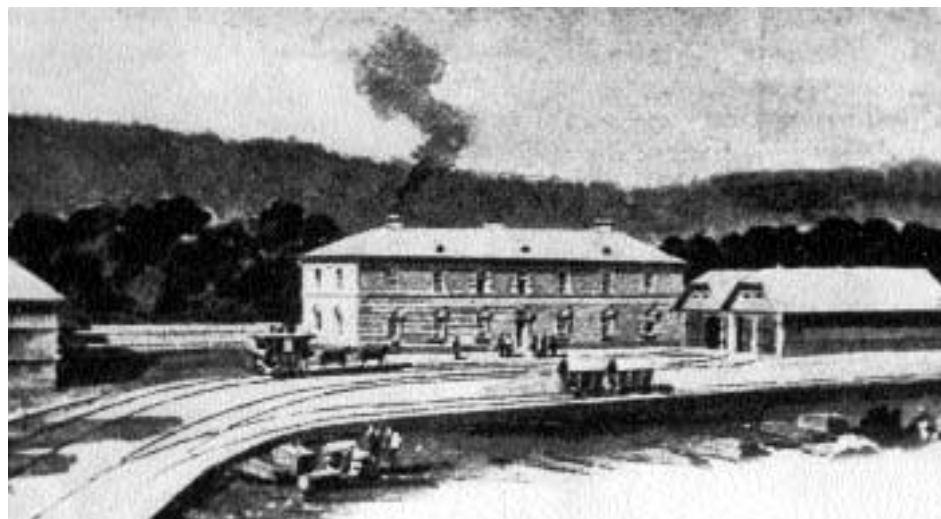
Die Spuren der Geschichte aufzuspüren ist nicht nur mühsam. Oft überraschend vom reinen Glücksfall begünstigt, oder vom Irrtum verfolgt, gestaltet sich das Finden der Überreste oft abenteuerlich, jedoch immer spannend.

Vom ehemaligen Stationsplatz Gmunden-Traundorf der Pferdeeisenbahn Budweis-Linz-Gmunden hat sich das Dienst- und Wohngebäude in der Annagasse Nr. 1 in Gmunden recht passabel erhalten.

Während das zweite Obergeschoß erst nach Auflassung der Bahn und Verkauf 1876 aufgesetzt wurde, haben sich Raumgefüge und viele Baudetails in den beiden unteren Geschossen ziemlich getreu bis heute erhalten.

Hunderte Reisende Richtung Ischl und Salzkammergut, Besucher Gmundens und aus der Sommerfrische Heimkehrende haben wohl hier gelangweilt oder ungeduldig gewartet. Sie hatten ihr Gepäck an die Wand geschoben und angelehnt, dabei auf ihre Kinder oder Hündchen geachtet, besorgt auf die Regenwolken am Himmel geschaut oder in der prallen Sommer Sonne vorm Haus anständig geschwitzt.

Tausendmal seit 1835 bewegten Reisende die Türen, die abgegriffenen Messingbeschläge zeugen davon. Um sich abzulenken sprachen die Bahngäste von der Revolution in Wien und vom Aufstand in Ungarn, vom Krieg in Oberitalien und der Schlacht vor Helgoland, von Königgrätz und vom Ausgleich mit Ungarn. Oder vom tagelangen Schnürlregen, wie man den Kaiser



Gmunden Traundorf Stationsplatz beim Passauerhof, heute Annagasse

in Ischl zur Jagd auf die Zimnitz haben reiten sehen, von Hochwässern auf der Traun, vom Bestschießen in Goisern und vom ausgelassenen Singen und Musizieren bis in die Nächte hinein vorm Hause Spaun in Traunkirchen.

Die Mühsal des Reisens

Um die Pferdeeisenbahn zu erreichen, mußte die ganze lustige Biedermeier-Gesellschaft zu Fuß, mit Pferd und mit Wagen und Handwägelchen von der Stadt hinaus über die Traun hinüber nach Traundorf und den Berg bei den Kapuzinern vorbei hinauf bis zum Aufsitzplatz am Plassauerhof pilgern.

Daneben verliefen die Holz- und Eisenbahn-Gleisbäume, auf denen aber wegen der starken Steigung nur die Salz-Bezüge verkehren durften. Die Schienen gingen durch die Kammerhofgasse bis auf den Seeplatz und unter Vordach am Rathaus, wo schon seit Jahrhunderten die Salzküfel umgeschlagen wurden.

Ärgerlich war nur, daß man seit 1835 der Gleisbäume wegen am Seeplatz in Gmunden mit keinem Fuhrwerk mehr wenden konnte, ja auch Fußgeher und Marktfahrer von den Schienen behindert waren, und der Seeplatz immer mehr von Rössern und

leeren Güterwagen verstellt wurde.

Dieser anwachsende Groll auf die Bahn und ihre groben Knechte und den ganzen Lastenhof brachte letztlich eine Verlegung weg vom Rathaus und dem Seeplatz zuwege. 1870 wurde endlich der altertümliche Pferdebetrieb zwischen den Salzkellern im Rathaus und dem Traundorfer Bahnhof eingestellt und eine neue, nun auch für Dampflokomotiven geeignete Strecke an die Seelände gebaut mit Seebahnhof und neuen Magazinen.

Der alte Bahnhof

Zurück zum alten Bahnhof in der Annagasse. Gleich an der Einfahrt führte das Gleis von Engelhof her durch einen geräumigen Eisenbahnstadel durch. Hier konnten ganze Bezüge beladen und vor der Witterung geschützt abgestellt und zusammengestellt werden.

Später vermutlich um einen weiteren Stadel verbreitert, verliefen zuletzt drei durchgehende Gleise durch dieses Magazin. An den auffälligen beiden Schopf-Giebeln ist dies heute noch, nach vielen Umbauten, erkennbar.

Der umgatterte Hof für die Holz- und Eisenbahn oberhalb von Gmunden wurde etwa 1834 eingerichtet und das Büro- und Wohngebäude, die



**Die Spuren der Geschichte ...
Letzte Spur der "Kaiserin Elisabeth
Bahn" im Dachstuhl des alten Gmundner
Bahnhofs und Aufsitzplatzes Plassauerhof
in Traundorf, heute Annagasse 1, 3 und 7.
Die Datierung 1859 fällt ins letzte Jahr-
zehnt des Pferdebahnbetriebes und des
Aufsitzplatzes Traundorf.**

Foto: Kleinhanns

**Gmunden, Brauntor mit alter Holzbrücke
und dem Bahngeleise**

Foto: Johann Brunner

Schmiede, Werkstatt und der Magazinstadel erbaut. Am 1. Mai 1836 wurde der Betrieb auf der gesamten Südbahnstrecke von Linz-Südbahnhof bis Gmunden-Plassauerhof aufgenommen. Für den Güterverkehr, vor allem Salz und Kohle, wurde eine Verbindungsbahn bis zu den alten Salzkellern im Gmundner Rathaus und zu den Bootstegen am Seeplatz eingerichtet.

1855 begann man mit der Umrüstung der Gmundner- oder Südbahn auf Lokomotivbetrieb, der am 1. März 1855 zwischen Linz und Lambach/Stadl aufgenommen werden konnte. Von da an verkehrten zwischen Lambach und Gmunden sowohl Pferde als auch Lokomotiven. Ab Mai durften auch Personenzüge von Lokomotiven gezogen werden und im Jahr darauf wurde der Pferdeverkehr bis Traundorf endgültig eingestellt. Nur die steile Verbindungsbahn in die Stadt Gmunden hinein blieb bis zuletzt den Rössern vorbehalten.

Der Gmundner Seebahnhof

Mit dem Spatenstich für eine Bahnlinie zwischen Wien und Salzburg im Juli 1856 zeichnete sich die Übernahme der "K.k. Priv. Ersten Eisenbahngesellschaft" durch die neue "Kaiserin Elisabeth Bahn" ab, die nach zähen Verhandlungen 1857 erfolgte. Im August 1859 erreichte die neue Normalspurlinie der K.E.B. von Linz kommend Lambach, bis im

September wurden der neue und der alte Lambacher Bahnhof durch eine schmale Verbindungsbahn verbunden. Von da an stiegen etwa die Wiener Herrschaften in Lambach-Westbahn auf die schmale Dampfbahnstrecke nach Gmunden um.

Im September 1871 wurde der Gmundner Seebahnhof am Ende einer 700 Meter langen Schmalspur-Zweigstrecke eröffnet und der Pferde- und Güterverkehr durch die Stadt Gmunden endlich eingestellt. Das Bahnhofsgebäude in Plassauerhof dürfte damals bereits verkauft gewesen sein. Werkstatt- und Magazinstadel folgten. Am stillgelegten Eisenbahnhof vorbei wurde erst 1903 die alte Pferdeisenbahn-Schmalspur von 1106 mm Spurweite auf die bis heute übliche Normalspur umgebaut. Der schön gelegene Traundorfer Eisenbahn-Hof in Plassauerhof hatte endgültig ausgedient.

Die Zeiten sind darüber hinweggegangen. Den Eisenbahnhof gibt es nicht mehr. Hof u. Bauten stehen heute auf verschiedenen Grundstücksparzellen. Das Wohnhaus mitten in einem Garten, das Magazin, vielfach verändert, auf einem Gewerbeplatz. Seit 1868 verkehrte hier kein Zug mehr!

Hinweis im Dachstuhl

Beim genauen Hinsehen meint man im Gang zwischen den beiden nebeneinander gelegenen und im Dach ver-

bundenen Stadeln noch das genaue Lichtraumprofil der ältesten Überlandbahn des europäischen Kontinents zu spüren. Aber sonst ist wirklich nichts beim Alten geblieben. Keine Futterkrippe für die Rösser, kein Schild, keine Aufschrift, "K.k. Priv. Erste Eisenbahn Gesellschaft", kein Doppeladler.

Bis auf einen, versteckten Hinweis auf die lange Geschichte dieses Platzes: Im dämmrigen Dachstuhl fast ganz versteckt, mit schwarzer Ölfarbe die Markierung auf einem sonst nicht mehr zuordenbaren braunen Lärchensparren "K E B 1859". Eine Spur aus dem zweiten Jahr nach Übernahme des Stations- und Aufsitzplatzes Gmunden-Traundorf durch die "Kaiserin Elisabeth Bahn" im Jahre 1857. Irgendein ordentlicher Magazinverwalter hat damals eher zufällig das Dachwerk angezeichnet und damit die allerletzte Spur an eine untergegangene Zeit, als die Lokomotiven auch in Gmunden die Rösser zu verdrängen begannen, hinterlassen!

Mühsam diese zufällige Spur aufzufinden, aber unheimlich bunt, was sich alles daran bis heute festmachen läßt.

GÜNTHER KLEINHANNS