

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 so lange, 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.,

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 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

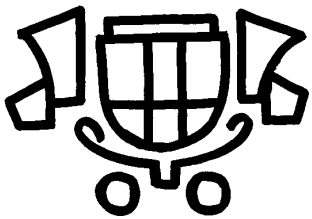
Die Stadt Linz besitzt allein auf ihrem Urfahranner Territorium mehr als 10 Kilometer geschichtliche Pferdeeisenbahn-Trasse, d.i. eine "halbe Station" nach der Rechnung der biedermeierlichen Eisenbahningenieure. 21

EuroJournal

Unsere neue Homepage - sämtliche Ausgaben des EuroJournal im Überblick, zum Nachschlagen und Bestellen!

† EuroJournal † Publikationssuche † Veranstaltungen † Verlagslandschaft OÖ

www.eurojournal.at



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!

Die Reisenden mögen schon ganz schön durchgerüttelt gewesen sein, nachdem sie früh schon um fünf vom Aufsitzplatz in der Linzer Vorstadt von Budweis abgereist waren. Dankbar hatte man die ersten Sonnenstrahlen nach kaltem Morgenwind begrüßt. Sieben lange Stunden ging es dann in einem dahin, nur manchmal vom langsamen Passieren einer kantigen Ausweiche unterbrochen. 21 Wacht Häuser d.h. Stationen bis zur Österreichischen Grenze in Eisenhut.

Gegen zwölf rollte der Wagen über die flache Paßstrecke von Pramhöf auf das große gelbe Bahnhofsgelände von Kerschbaum zu. Ein bißchen kaputt und steifgesessen, verstaubt und zerzaust mag man aus dem Wagen geklettert sein, um in der Bahnkanzlei, die zugleich Gastwirtschaft war, einzukehren.

Kaum gezahlt und ein bißchen die Füße vertreten - zumindest ging man ums Haus herum auf die sonnige Südseite, weil es hier doch etwas weniger blies - hieß es schon wieder "Aufsitzen" .. und weiter. Sacht neigte sich ab nun die Strecke gegen Süden ins Österreichische hin. Viertel nach drei war man in Lest, wiederum einem abseits vom Ort liegenden Stationsgebäude



mit zahlreichen Stallungen und Wagenhütten.

Kein Blick auf ein Kloster, eine Kirche ein Schloß – nur endloses Bergland. In der Ferne ein roter Turmhelm: Schloß Weinberg.

In Bürstenbach, kurz nach vier, war wiederum viel los.

Hier wurde der langsamere Morgen-B-Bezug von Kerschbaum her endlich überholt und auf dem Gegengeleis wartete schon der Bezug von Oberndorf, je drei Plachenwagen immer hintereinander. Dazwischen Rösser und grobe Fuhrleute, Knirschen, Schnauben, Zurufe.

Eine Stunde später begegnete man in Oberndorf, nach flotter Fahrt vom Tumbacher Berg herunter, dem Nachmittagsbezug von Urfahr herauf.

Das war nun schon der erste eigentliche Gruß von der Donau. Noch zwei Stunden Stillsitzen und man durfte sich auf die Ankunft in Urfahr freuen!

Jetzt gings nochmals ganz schön bergauf über den Schweinberger Kanal, und der Kreuzwirt war erreicht. Zurück blieb das in den Obstbäumen versteckte Galli (für Nichtmühlviertler: Gallneukirchen) und das über alles wachende Schloß Riedegg. Vor dem Kreuzwirthaus standen ein paar Fuhr-

leute und Boten mit ihren Gespannen auf der Prager Straße und beobachteten mißmutig wie die Eisenbahn recht schnell und elegant die Paßhöhe nahm.

Nun fuhr der Wagen wieder schneller, sich ständig zwischen Büschen und Bäumen durchwindend in die diesige Abendsonne hinein. Die helle Ferne versprach schon die Weite des großartigen Donautals.

Auf einer geringen Kuppe hinter der Mittelstation Treffling (beim Bauernhof Kroiß) war es dann so weit: erstmals ging der Blick bis ins Donautal hinüber, geradeaus auf den kahlen Pöstlingberg mit seinen Festungswerken und der niedrigen, zweitürmigen Wallfahrtskirche, die, was man noch nicht sehen konnte, geradeaus auf die vieltürmige Landeshauptstadt Linz hinuntersehen mußte.

Direkt Richtung Abendsonne ging es jetzt am Rußhof u. dann am Kalchgruber nahe vorbei, immer schön am rechten Talhang entlang, und immer wieder über einen der schauerlichen Gräben.

Gerade über der tiefsten Stelle, wo drunten der rasche Bach zu sehen war, riß es den Wagen seitlich bei jedem Schienenstoß, und man wurde wieder an so manches Wagen-Unglück auf



Gedeckter Stehwagen in Kerschbaum

Foto: Kerschbaum

den noch viel gefährlicheren Poststraßen erinnert.

Die Strecke fiel und fiel weiter ab, sodaß bald die Höfe nicht mehr unter- sondern rechts oberhalb lagen: Steininger und dann der Bileithner. Und dann gings schon hinein in einen waldigen Graben, man hätte meinen können, dort wäre die Bahn zu Ende. Aber nein, in enger und stoßender Kurve ging es aus dem abendfeuchten Katzgraben wieder hinaus, bald steil über der kleinen Altenberger Sandstraße im Tal. Um den Elmburg herum tat sich dann wieder links ein herrlicher Blick auf das Donautal und die fernen Salzkammergutberge auf und da drunten - richtig - da konnte man im Dunst und im Gegenlicht schon die Türme der Stadt erkennen. Nun konnte es wirklich nimmer weit sein und man würde über die hölzerne Donaubrücke gehen und in den Strom schauen.

Wieder eine so enge und finstere Kehre, wohl über das Elmbachl, dann ein schattiger Hohlweg - und - wieder gings hinaus in die Abendsonne! Am nächsten Wachthaus war ganz deutlich die aufgemalte "Nr.48" zu erkennen, jetzt dauerte es nur noch bis "51" und man würde in Urfahr angekommen sein!

Der Gebirgsauslauf des Böhmerwaldes wurde jetzt schon so steil, daß sich da keine Felder mehr halten konnten. Der Hang wurde waldig und es war auch merklich kühl, und die schwarzen Baumstämme des Auholzes

zerhackten die einzelnen schönen Blicke auf die Dächer des Fürstenschlosses Auhof oder das ferne Linz in kleinste Streifen. Damm. Durchlaß, Schlucht und Einschnitt: eine atemberaubend rasche Abfolge wilder Gebirgsformen.

Endlich fand sich die immer flotter dahinfliegende Kutsche in einer beängstigenden Steilwand wieder, wenn schon durch eine breite Steinmauer zur Schlucht hin gesichert. Sollte man mehr den Blick in die gruselige Tiefe oder auf das überirdisch-silbrige Wasserband der Donau richten? Eingezwängt zwischen Friedhofsmauer und Magdalena-Kirche und Abgrund gings jetzt am 50er Wachthaus und seiner Ausweiche vorbei, unter der tausendjährigen Linde hindurch, unter der uns einige fröhliche Schüler mit ihren Bier- oder Mostgläsern grüßten -und weiter und wieder herum auf die warm beschiente Sonnenseite.

Wie konnte man beschwingt auf die steile Oberbairingerstraße hinunterschauen, auf der sich mühsam ein Ochsenwagen heraufquälte um unter der Bahnlinie durchzuschlüpfen! Der Gräfenberg auf der sonnigen Talseite des Haselgrabens mag wohl einer der schönsten Plätze dieses freundlichen Tales sein!

Rechterhand ist das Gebirge wie auseinandergeschnitten, schwarz stehen die bereits dunklen Hänge des Haselgrabens, von dem einiger Teufels-spuk erzählt wird.

Als ob die Bahn sich angesichts der Hauptstadt nun ebenfalls um mehr Format bemühen würde, schwenkt sie hier elegant in Richtung Talmitte ohne jedoch merklich an Höhe zu verlieren und kreuzt in großer Höhe die belebte Poststraße nach Zwettl, Leonfelden und Hohenfurt. Gleich ist das Rollen ein ganz anderes, man hört förmlich die vier steinernen Bögen des Viaduktes. Dann folgt wieder Erdboden, ein Damm und dann nochmals ein doppelter Bogen über den Feilbach zum Haselbach. Jetzt hat man das Gebirge endgültig hinter sich, durch sanfte Wiesen und Obstgärten gehts zwischen Gründberg und Wies kerzengrade auf Pflaster zu, wo das herrschaftliche Siechenhaus nahe am 22er Turm steht. Noch blickt einem die Magdalena-Kirche nach und von Ferne grüßt der Pfenningberg.

Man überquert noch einmal die Prager Straße, die zuletzt beim Kreuzwirt geschnitten wurde, und da liegt es schon, ganz unter Bäumen versteckt, das 51er Wachthaus beim Gstöttnerhof.

Über den Bock geschaut tut sich das Granitportal des Stationsplatzes Urfahr gar nicht mehr weit auf. Dahinter die vielen goldglänzenden Türme von Linz, mit Adlern und Sonnen und Kreuzen und der aufsteigende Rauch aus vielen Rauchfängen verspricht eine gute Einkehr in der gastlichen Stadt.

Etwas ungelenkig herab- und heraussteigend, ist man sich doch ganz stolz des bestandenen Reiseabenteuers und des Fortschritts der modernen Technik bewußt. Mögen auch die Franzosen gewaltige Kriege zu führen imstande sein, der Österreicher baut in Stille und Frieden eiserne Straßen durch sein Reich und vermag Schlesien und Illyrien, Galizien und Toskanien miteinander zu einem bunten Linzer Teppich biedermeierlichen Glücks, Wohlstandes und gestillten Fernwehs zu verbinden!

Wenn es jetzt heißt, in der "Stadt Frankfurt" und im "Archiduc Charles" wäre kein Bett mehr frei, sollte man es vielleicht doch im ohnehin billigeren Urfahr, etwa gleich bei der "Stadt Budweis" versuchen. Wenn nur morgen früh nicht gleich der laute Markt ist!

GÜNTHER KLEINHANN