

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 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 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 Urfahrner 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

Geschichtsbewußtsein und Pferdeeisenbahnarchäologie

Die Pferdeeisenbahn mit ihrer fast 200 km Länge zwischen Budweis und Gmunden ist ein ideales Studienobjekt. Viele kennen heute nicht mehr deren interessante Entstehungsgeschichte. Dieses frühe Bahnnetz besaß die vom englischen Längenmaß abgeleitete Spurweite von 1.106 mm.

Kaum jemand erinnert sich an die zwei Flügelbahnen im Hausruck für den Kohletransport mit Schwerkraftverkehr, oder an jene vom Turm 1 in Linz nach St. Peter-Zizlau an die Donau zu den Salzstadeln.

Noch weniger bekannt ist, daß man noch 1868 im öö Landtag eine Verlängerung von Gmunden in den Süden bis Ischl diskutierte. Wer weiß, vielleicht wäre die Kaiservilla so noch zum Terminal der längsten Pferdeeisenbahn Kontinentaleuropas geworden! Ein kleiner Trost, denn die erste war die k.k. priv. erste Eisenbahn-Gesellschaft auf dem Festlandsockel nicht: Die Kohlebahn von St. Etienne nach Andrézieux war ihr ganz knapp zuvor gekommen...

Aber auch so verfügte die Budweis-Gmundner Bahn über bewundernswerte Attribute. Eine Inventur im Jahre 1856 zum Ende der Pferdetraktion auf der Südstrecke Linz – Gmunden registrierte 1.111 Fracht- und 98 Personenwagen (darunter 12 Brückenwagen für den "Huckepackverkehr"), 434 Pferde und 16 Lokomotiven. Neben dieser beachtlichen hardware hatte die Pferdeeisenbahn aber auch eine software eingeführt, die ungeahnte Auswirkungen haben sollte: Die Bahnzeit, die den Schienenverkehr von den Ortszeiten unabhängig machte. Auf der eingleisigen Strecke mußten die Züge "just in time" in den Ausweichen eintreffen. Bahn und Telegraph führten schließlich 1894 zur Einführung der MEZ (Orientierung am Längengrad von Greenwich).

Schulfilm und Gedenkausstellung

Eine Verbindung von Denkmalschutz und Tourismus zu wirtschaftlicher Nutzung ist daher an verschiedenen Punkten der 200 km langen Strecke vorstellbar, die zudem noch sehr unterschiedliche Topographien anschneidet. Die Voraussetzungen dafür sind günstig, weil sich hier Vergessenwerden und Stagnation als Gehilfe des Denkmalschutzes bewährt haben. Im Mühlviertel ist die Bahnkörperführung gut erhalten, auf der Süd-

strecke sind die Hochbauten der k. k. priv. ersten Eisenbahn-Gesellschaft spektakulärer als im Norden. Die Zeit für Revitalisierungsgedanken war reif, als das Nutztier Pferd fast komplett vom Verbrennungsmotor ersetzt worden war. Man kennt das: Kaum ist jemand/etwas endgültig dahingeschieden, setzt die erklärende Erinnerung ein. 1975 wurde so in einer Gemeinschaftsproduktion (Kratkyfilm Prag und Aus-

tria Wochenschau) ein Schulfilm (Landesbildstelle, DT 447) geschaffen, in dem auch Fahrscenen mit einem nachgebauten Personen- (Hannibal, Prag) und Lastenwaggon gezeigt werden.

Das 150-Jahr-Jubiläum (1832 – 1982) der Pferdeeisenbahn wurde vom Nordico in Linz mit einer Gedenkausstellung begangen. Es war also eine "Pferdeeisenbahn-Revival-Bewegung" in Gang gekommen. Dr. Günther Heiter hatte die Idee, die HT-BLA Hollabrunn dazu zu animieren, den einzigen verbliebenen Waggon (Technisches Museum, Wien), Hannibal, im Maßstab 1:2,8 nachbauen zu lassen.

Im Anschluß an die Linzer Ausstellung ging ein Exemplar davon an die ehemalige Lastenstation Maxlhaid in Wels, die man aus diesem Grund daher t als das älteste private Pferdeeisenbahnmuseum Oberösterreichs bezeichnen kann.



Geschichte der Revitalisierung

Lokalen Anregungen folgend, haben dann 1990 im Mühlviertel die Brüder Grußmann detaillierte Projekte für eine "revitalisierte Pferdeeisenbahn" ausgearbeitet. Landeshauptmann Ratzenböck schätzte in einem Schreiben die Kosten dafür auf 330 Millionen Schilling und riet zu einer Reduzierung des Projektes, an dem dann die Mühlviertler Kultur- und Umweltinitiative (MÜK) Interesse nahm, um es in das Projekt Kerschbaum überzuleiten.

Auf diese Weise mutierte Privativinitiative zu einem "amtlich" geförderten Verfahren vor hohem politischen Wohlwollen, was später Auswirkungen zeigen sollte, als Initiatoren in Wels (Maxlhaid) und in der Folge Gmunden aktiv wurden: Sämtliche vorhandene Relikte – auch der Strecke Linz–Gmunden – wurden für das Mühlviertel mit Beschlag belegt und stehen für Expositionen an den Originalschauplätzen der Südstrecke nicht mehr zur Verfügung.



Personenwagen mit dem Separatwagen „Hannibal“, vor der Station Maxlhaid . Aufnahme vom 19.5.1995

1995 wurde ein Tiroler Touristikunternehmen mit der Analyse des touristischen Potentials der Pferdeeisenbahn beauftragt. Das Ergebnis: Kerschbaum, Linz, Wels und Gmunden

seien sogenannte Fokuspunkte und ökonomische Hoffungsgebiete der Pferdeeisenbahnnostalgie. Ein Museumskonzept, Analysen eines Seminars der WU Wien und weitere Markt-

Pferdeeisenbahn – ein schönes Stück Nostalgie!

Im beschaulichen Örtchen Kerschbaum in der Mühlviertler Gemeinde Rainbach kommen erlebnishungrige Ausflügler voll zum Zug. Denn hier lockt die Pferdeeisenbahn, die 1997 auf der historischen Originaltrasse wiedererrichtet wurde, zu einer einmaligen Fahrt. Die 1-PS-Bahn, die von 1836 bis 1872 Gmunden, Linz und Budweis miteinander auf dem Schienenweg verband und die erste Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent war, ist ein touristisches Gustostückerl im Mühlviertel.

Aber nicht nur die Fahrt mit dem originalgetreu nachgebauten Luxuswagen Hannibal II, (der Echte ist im Historischen Museum in Wien zu bewundern) macht den Zeitsprung perfekt. In den beeindruckenden ehemaligen Gewölbestellungen des renovierten Pferdeeisenbahnhofes gibt ein Museum Einblick in die Technik und das Leben der ersten Eisenbahner. Damen in herrlichen Biedermeierkostümen bedienen Sie im Gasthaus und Herren in original historischer Kutshertracht begleiten die Wagen.

Es gibt eine handwerkliche Besonderheit: den Bahnbautag! Dabei kann der Gast beim Gleisbau selbst Hand an die Schiene legen! Vom Schienennägel schmieden bis zum Aufnageln der Flacheisen auf die Holzschienen - alles unter fachkundiger Anleitung eines Bauingenieurs, denn hier wird ja schließlich die "echte" Strecke verlegt. Auch dies ist für Gruppen natürlich ein besonderer Spaß!

Wer auf Schusters Rappen oder als Pedalritter die reizvolle Gegend erkunden möchte, dem bieten sich rund 60 Kilometer Wege entlang bzw. auf der historischen Eisenbahn-Trasse an. rücken wie z.B. die beeindruckende Edlbrucker Brücke, Viadukte und Bahnwärterhäuschen erinnern an vergangene Tage.

Das Pferdeeisenbahn-Museum, ein Stadtbummel durchs mittelalterliche Städtchen Freistadt, der Besuch des gotischen Flügelaltars in Kefermarkt und eine Brauereibesichtigung mit Bieverkostung sind nur einige Highlights dieses erlebnisreichen Programmes.

forschungsstudien kamen zu ähnlichen Schlußfolgerungen, dass nämlich eine linienbezogene Entwicklungsstrategie anzustreben sei. In einer Presseaussendung vom 11.5.1995 forderten alle öö Tourismusedirektoren eine grenzüberschreitende Landeskulturausstellung zum Thema Pferdeeisenbahn.

Die ÖBB übergaben 1969 die in ihrem Besitz befindlichen Pferdeeisenbahnrelikte an das Linzer Schlossmuseum. Der dort befindliche Hannibalnachbau wurde aufgrund der Ausweitung der Ägyptologie 1988 nach München (Deutsches Museum) zurückgeschickt.

Der Trassenverlauf der Pferdeeisenbahn im freien Gelände ist ungeschützt, Hochbauten nur zum Teil (wie z. B. das ehemalige Bahnhofs/Hotelgebäude in Stadl-Paura).

Ebenso reich mit Erinnerungsstücken an die Pferdeeisenbahn ist die Stadt Wels ausgestattet. In deren Stadtgebiet blieben insgesamt neun Gebäude aus dem Besitz der k. k. priv. ersten Eisenbahn-Gesellschaft erhalten (die größte Massierung an der ganzen Strecke).

Unter allen musealen Darbietungen hat der Bereich Verkehr immer die größte Attraktivität. So sei zur Hoffnung auf weitere Erhaltung der Pferdeeisenbahnprojekte Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer Zitiert:

HEINZ SCHLUDERMANN



Bild Oben: Edelbachbrücke

**Die Pferdebahn lebt:
Alter Stall und junge Leute.
Biedermeier in Kerschbaum**

Pferdetraktion auf der Südstrecke: Vorher, während und nachher

Die Pferdeeisenbahn – und hier in herausragender Weise vor allem die Südstrecke – spiegelt in einzigartiger Weise die Evolution des Verkehrswesens wider. Das Pferd war immer dabei. Zuerst als "Vorläufer", dann als Partner und schließlich als Wegbereiter modernen Stadtverkehrs. Seit alten Zeiten wurde das "Traunviertel Salz" mittels Salzschnitten auf der Traun nach Zizlau (heute Vöest-Gelände) verbracht.

Kaiser Maximilian unterband dann im 16. Jhdt. die Gewohnheit, die Salzzillen am Ende der Fahrt zu Kleinholz und zu Geld zu machen. Fortan wurden diese von Pferden auf dem Treppelweg wieder an ihren Ausgangspunkt zurückgebracht.

Die Traunreiter mit ihren Tieren waren gutverdienende Leute. Die Pferdeeisenbahn beraubte sie aber ihrer Existenzgrundlage, am 25. Juni 1864 erreichte der letzte Traunzug



Salzwaggon mit Tandembespannung mit 2 Norikern.

Foto Maxlhaid

