

Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde von Oberösterreich
Schriftleiter: Dr. Franz Pfeffer

Jahrgang 12 Heft 1/2

Jänner-Juni 1958

Inhalt

	Seite
Helmut Humer: Studien zur Volksbuchliteratur Österreichs. Mit besonderer Berücksichtigung des Landes ob der Enns	1
Heinrich Ferlhummer: Das niedere Schulwesen im Zeitalter Maria Theresias und Josephs II. Mit Berücksichtigung oberösterreichischer Verhältnisse	21
Johannes Würz: Ludus Diana. Zu Rudolf Steinbüchlers Gobelins im Kleinen Haus des Linzer Landestheaters	39

Bausteine zur Heimatkunde

Hans Deringer: Ein römisches Steingewicht aus dem Ennser Museum. Beiträge zur Kulturgeschichte von Lauriacum Nr. 2	51
Ernst Neweklowsky: Tiroler Erinnerungen an die oberösterreichische Schiffahrt	54
Ernst Popp: 50 Jahre Postkraftwagenverkehr Linz—Eferding. Die erste Postkraftwagenlinie im heutigen Österreich	57
Franz Pfeffer: Hermann Affenzeller +	60

Berichte

Oberösterreichische Chronik	61
---------------------------------------	----

Schrifttum

Hans Commena: Volkstümliche Musikinstrumente in den Alpen. Zu dem gleichnamigen Buch von Karl M. Klier	74
Buchbesprechung	80

Beilage

Die Wappen der Städte und Märkte Oberösterreichs

Von Herbert Erich Baumert

(Schriftenreihe des Institutes für Landeskunde von Oberösterreich. Herausgegeben von Dr. Franz Pfeffer. Band 10. 90 Seiten mit 13 Fünffarben- und zwei Einfarbtafeln, drei Farbreproduktionen von Wappenbriefen und zehn Siegelabbildungen sowie einer zweifarbigem Übersichtskarte)

Zuschriften an die Schriftleitung (Manuskripte, Belegstücke):

Dr. Franz Pfeffer, Linz a. d. D., Bahnhofstraße 16, Ruf 26 871

Zuschriften an den Kommissionsverlag

(Versand, Abonnement- und Einzelbestellungen):

Oberösterreichischer Landesverlag, Linz a. d. D., Landstraße 41, Ruf 26 721

Druck: Oberösterreichischer Landesverlag Linz a. d. D.

50 Jahre Postkraftwagenverkehr Linz—Eferding

Die erste Postkraftwagenlinie im heutigen Österreich

Am 15. Dezember 1907 wurde die Postautolinie Linz—Eferding eröffnet. Sie ist damit die erste Postautolinie im heutigen österreichischen Staatsgebiet. Denn die Linie Neumarkt—Predazzo, wenige Monate früher am 6. August 1907 begonnen¹, liegt in Südtirol, also gegenwärtig außerhalb der Republik, die schon ab 1905 mit Kraftwagen betriebene Militärpost in Sarajewo war keine zivile Post². Weiters gehörte die am 16. Juli 1907 in Gmünd eröffnete, elektrisch betriebene Linie³ nicht der Post, der Anfang 1907 in Hirschstetten eingesetzte Wagen war hauptsächlich für die Paketbeförderung zwischen Wien und Hirschstetten bestimmt⁴ und fuhr keine feste Linie.

Wahrscheinlich wäre sogar Linz—Eferding die erste österreichische Postautolinie vor Neumarkt—Predazzo geworden, doch trat der Zufall ein, daß der Inhaber der Postfahrt nach Predazzo mit 6. August 1907 gekündigt hatte⁵. Man war also gezwungen, diese Linie beschleunigt dem Verkehr zu übergeben.

War die Linie Neumarkt—Predazzo zum Großteil für den Fremdenverkehr bestimmt, so diente die oberösterreichische Strecke dem Verkehr des Inlandes. Sie lag in verhältnismäßig ebenem Gebiet, man hatte schon in Südtirol Erfahrungen gesammelt, das alles bewirkte, daß diese Linie auf gefestigter, solider Grundlage stand.

Vor allem setzte man hier bereits einen geschlossenen Wagentyp ein, keinen offenen wie in Neumarkt. Lieferfirma war die Kraftfahrzeug-Gesellschaft mbH. Wien auf Grund einer Lizenz der Firma Saurer in Arbon, Schweiz. Die beiden Omnibusse in Südtirol wurden von Daimler-Lohner erzeugt. Der Vierzylindermotor entwickelte eine wesentlich höhere Kraft, 30/35 PS⁶, die Maximalgeschwindigkeit war 32 km pro Stunde, also alles wesentlich mehr als bei den Wagen von Predazzo, die 28 PS und eine Geschwindigkeit von 22 km entwickelten. Nach dem Gesetz vom 9. August 1908 und der Verordnung vom 26. Oktober des gleichen Jahres wurde später die Geschwindigkeit mit 25 km wegen der Haftung begrenzt, um die Versicherung der Postautos zu ersparen⁷. Man versah die Wagen an der Spritzwand mit einer Blechmarke „maximum 25 km“.

Die Autos — C 34 und C 51, 3400 kg schwer, 5,7 m lang, 2 m breit, 3,1 m hoch⁸, geschlossen, mit herablaßbaren Fenstern — hatten ähnlich wie bei der Bahn ein Raucher- und Nicht-

¹ Siehe dazu Österr. Postrundschau 1957, 10. Jg., Heft 105, S. 3 f.; Popp, Seit 50 Jahren fährt das Postauto.

² Bercits im Jahre 1904 geplant, Zeitschrift für Post und Telegraphie, Wien, 20. August 1904, 11. Jg., Nr. 24, S. 191.

³ Allgemeine Automobilzeitung, Wien, 28. Juli 1907, 8. Jg., Nr. 30, S. 33 ff.

⁴ Allgemeine Automobilzeitung, Wien, 24. Februar 1907, 8. Jg. Nr. 8, S. 16. Der Wagen hatte drei verschiedene Aufbauten, der Gepäckaufbau trug die Aufschrift: „K. K. Zentral-Telegraphen-Depot Wien, XXI. Hirschstetten.“

⁵ Allgemeine Automobilzeitung, Wien, 28. Juli 1907, 8. Jg., Nr. 30, S. 38.

⁶ C 34, C 51 30 bis 34 PS, nach den beiden Automobilprüfungszeugnissen im Post- und Tel.-Museum, Wien. Allgemeine Automobilzeitung, Wien, 22. Dezember 1907, 8. Jg., Nr. 51, S. 49, gibt ebenso wie Zeitschrift für Post und Telegraphie, Wien, 20. Dezember 1907, 14. Jg., Nr. 36, S. 287, 35 bis 37 PS an.

⁷ Vortrag des w. H.R. Dipl.-Ing. Anton Glaninger vom 27. Oktober 1955. (Österr. Automobiltechnischer Verein im Saal d. Österr. Ing.- und Arch.-Vereins, Wien.) Das Manuskript wurde durch Dipl.-Ing. Anton Glaninger junior dem Post- und Tel.-Museum dankenswerterweise zur Verfügung gestellt. Reichsgesetzblatt für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder, Jg. 1908, Wien 1908, S. 581 ff. bzw. 757 ff.

⁸ Auch hier decken sich die Angaben der Automobil-Prüfungszeugnisse nicht mit denen der Zeitungen, siehe Anmerkung 6.

raucherabteil, Längsbänke und sogar eine Heizung. Diese war von einfachster Ausführung und erfolgte mittels der Auspuffgase, die durch eine unter den Sitzbänken angebrachte Rohrleitung geführt wurden. Die Erhitzung war aber so hoch, daß trotz Gitterschutz vor den Röhren einmal die weitgebauschten Röcke einer Bäuerin zu glosen begannen, was beträchtliches Aufsehen und die Änderung der Heizung veranlaßte⁹.

Die 26,3 km lange Strecke wurde in 1 Stunde 40 Minuten¹⁰ befahren, und zwar zweimal täglich hin und zurück. Heute fährt man die Strecke im allgemeinen in 42 Minuten, wofür man 8 Schillinge bezahlt¹¹. Damals waren für die Strecke 1 Krone 60 Heller zu entrichten. Freigepäck hatte man 10 kg, für schweres Gepäck wurden 40 Heller bis 1 Krone 60 Heller aufgeschlagen. Mehr als 50 kg Reisegepäck durften nicht mitgeführt werden. Die Anzahl der Reisenden war auf die 16 Sitzplätze beschränkt. Ortsverkehr innerhalb Linz wurde nicht geführt, Hunde konnte man nur mitnehmen, wenn die Mitreisenden nichts dagegen hatten¹². Sozial gesehen, war die Strecke nicht uninteressant eingerichtet: Zwei Wagen — zwei Chauffeure — keine Reserve. Die Fahrer versahen abwechselnd je Tag den Fahrdienst. Fiel einer aus, so machte der andere so lange Dienst, bis der erstere wieder betriebsbereit war! Instandhaltung und Reparatur blieb jedem Fahrer allein überlassen, nur Waschen und Füllen des Benzinbehälters war einem Hilfsarbeiter anvertraut. Mit Fleiß und Ehrgeiz erfolgte im Abstand von etwa zwei Monaten die Generaldurchsicht. Um 7 Uhr früh begann der Ausbau des Motors, ohne Kran und ohne besondere Hilfsgeräte, und dann die Zerlegung und Reinigung. Man bediente sich einfachster Behelfe, die meist selbst angefertigt waren. Nach Instandsetzen und neuerlichem Einbau des Motors schritt man an die Überprüfung der anderen Teile des Wagens, wie Kupplung, Bremsen usw. Verständlich, daß meist erst gegen Mitternacht die Probefahrt unternommen werden konnte! Der Dienst aber begann, den Arbeitsbedingungen der damaligen Zeit entsprechend, bereits wieder früh auf der Kursfahrt nach Eferding. Da kann man wohl von einer Pionierleistung dieser beiden längst verstorbenen Fahrer sprechen¹³. Bemerkenswert ist, daß Konrad Hoheisel, der seit 13. Februar 1907 Hofrat und Vorstand der Post- und Telegraphendirektion Linz war, hier die Erfahrungen gesammelt hat, die ihn später als Generaldirektor der Jahre 1918 bis 1930 befähigten, die Automobilisierung der Post durchzuführen.

Der Erfolg der Linie war noch im selben Jahr sehr gut: Man beförderte im halben Monat Dezember 1907 noch 1061 Personen und nahm 1262 Kronen ein. Die späteren Jahre lassen sich schwer überblicken, weil die Strecke 1908 vorübergehend noch nach Waizenkirchen weitergeführt wurde. In diesem Jahr beförderte man 20.748 Personen (24.221 Kronen), 1909 auf der Strecke Linz—Eferding 19.380 Personen, die 18.474 Kronen bezahlten¹⁴.

⁹ Vortrag Glaninger a. a. O., Anmerkung 7.

¹⁰ Die Kundmachung, Allgemeine Automobilzeitung a. a. O., Anmerkung 6 unterscheidet zwischen Postämtern und Haltestellen, wobei bei den Postämtern ein Aufenthalt von fünf Minuten vorgesehen war, bei den vier Haltestellen aber weder die Zeit noch die Fahrkosten angegeben wurden. Angeführt sind: Linz 2 (Staatsbahnhof, Abfahrtsstelle), Linz 1 Stadt, Margarethen-Haltestelle, Wilhering, Schönering-Haltestelle, Alkoven, Straß-Haltestelle, Raffelding-Haltestelle, Eferding (Endstation).

¹¹ Amtliches österr. Kursbuch, Kraftfahrlinien, Jahresfahrplan vom 2. Juni 1957 bis 31. Mai 1958, Abschnitt E, Postautoverkehr, S. 174 ff. Heute hält man achtmal.

¹² Kundmachung, Allgemeine Automobilzeitung a. a. O., Anmerkung 6.

¹³ Vortrag Glaninger a. a. O.

¹⁴ Aus dem Geschäftsbericht der k. k. Post- und Tel.-Direktion für Oberösterreich und Salzburg in Linz über die Jahre 1907, 1908, 1909, Linz 1910. Amtl. Abschrift im Post- und Tel.-Museum Wien.

Wegen Errichtung der elektrischen Lokalbahn Linz—Eferding wurde die Strecke 1912 auf Linz—Wilhering verkürzt. Trotz dieser Wechselseite hat Linz—Eferding sicherlich die Grundlage für die Weiterentwicklung des Postautowesens in Oberösterreich geschaffen, so daß es mit vier Autolinien 1913/1914 hinter Böhmen, Tirol und Schlesien innerhalb des Cisleithanischen Teiles der Monarchie an vierter Stelle stand. Das will sehr viel heißen, wenn man bedenkt, daß Niederösterreich nur vorübergehend 1909 und 1910 zwei staatliche Postautolinien eingeführt hatte, Salzburg zwei besaß, die übrigen heutigen Bundesländer mit Ausnahme Tirols aber keine¹⁵. Erst nach dem ersten Weltkrieg konnten die übrigen Bundesländer auf- und überholen.

Teile der Bevölkerung standen dem Postauto wie überhaupt dem Kraftfahrwesen als etwas völlig Neuem ziemlich überrascht gegenüber: Bei einer Probefahrt unter der Teilnahme des damaligen Linzer Vorstandes Hoheisel pflügte nahe der Straße ein Bauer mit seinem Gespann. Als er das ihm gänzlich unbekannte Ungetüm nicht ohne Lärm, Gepuff und wahrscheinlich mit entsprechender Staubwolke auf sich zukommen sah, ergriff er die Flucht, ließ sein Gespann im Stich und rannte mit dem Ruf: „Da Teifl kimmt, da Teifl kimmt“ querfeldein davon¹⁶.

Im folgenden Jahre mußte auch der Bezirksschulrat von Linz ebenso wie der von Wels eine Belehrung an die Schulleitungen herausgeben. Der Österreichische Automobilclub war nämlich an das Unterrichtsministerium herangetreten, weil Kinder und oft auch Erwachsene ihren Unmut gegen das neue Automobil durch Werfen von Steinen, Prügeln usw. äußerten. Dabei sollen sogar Körperverletzungen keine Seltenheit gewesen sein. Da die sich häufenden Klagen meistens Schulkinder betrafen, wurden die Schulleitungen im Auftrag des Landesschulrates angewiesen, die Schüler entsprechend zu belehren¹⁷.

Von einem Vorgehen gegen das Postauto ist zwar nichts bekannt, aber immerhin hatte dieses mehr zu überwinden als geworfene Steine. Nach so verheißungsvollen Anfängen, nach der Pionierarbeit der Einführung eines Posteinheitstyps kam es ja durch Krieg und Kriegsende 1918 zu einem völligen Stillstand der Entwicklung. Aber nicht nur einmal mußte nach 1918 das Postautowesen völlig neu aufgebaut werden, dasselbe Schicksal traf 1945 nochmals ein. In 50 Jahren zweimal fast völlige Vernichtung — es war wirklich ein Grund, das 50jährige Jubiläum im Rahmen der durch ganz Österreich gehenden Ausstellung gebührend zu feiern. Berechtigterweise war diese auch in Oberösterreich zu sehen, das bei der Einführung des Postautowesens in unserem Staate eine so große Rolle spielte¹⁸.

Ernst Popp (Wien)

¹⁵ Tabelle im Postmuseum nach Manuskript des Vortrages des Min.-Rats Dipl.-Ing. Alfons Kerczmar, gehalten am 2. April 1935 im Wiener Automobilclub, ebenfalls durch Dipl.-Ing. Anton Glaninger jr. dem Postmuseum zur Verfügung gestellt. Statistik des österr. Post- und Telegraphenwesens im Jahre 1913, Wien 1914, Seite 16 ff. Bei den angegebenen Zahlen handelt es sich wie immer in diesem Aufsatz nur um staatliche und österr. Postautolinien.

¹⁶ Diese Anekdote wurde liebenswürdigerweise von Frau Emmi Himmel-Hoheisel, der Tochter des verstorbenen Generaldirektors für die Post- und Telegraphenverwaltung, in ihrem Brief vom 6. Juli 1957 mitgeteilt.

¹⁷ Allgemeine Automobilzeitung, Wien, 28. Juni 1908, 9. Jg., Nr. 26, S. 52 f.

¹⁸ So heißt es in der Allgemeinen Automobilzeitung, Wien, 10. Mai 1908, 9. Jg., Nr. 19, S. 50, nachdem von der Errichtung der beiden Postautolinien im Jahre 1907 gesprochen wurde: „Die bisherigen Ergebnisse waren sehr zufriedenstellend, besonders der Betrieb auf der Linie Linz—Eferding war ein klagloser.“ Auch Glaninger röhmt in seinem Vortrag a. a. O. die große Beständigkeit des Betriebes für die damalige Zeit.



Postauto-Garage Linz, Elisabethkai, um 1908. Postauto links: Kraftfahrzeug-Gesellschaft mbH, Wien mit Lizenz von Saurer in Arbon (Schweiz), einer der beiden Wagen der Eröffnung Linz-Eferding; rechts: Johann Puch AG., Graz

Postautolinie Linz—Wilhering mit Schloß Ottensheim. Omnibus Austro-Fiat 4 TG (40 PS). Aufnahme vor 1914

