

OBERÖSTERREICHISCHE HEIMATBLÄTTER

44. Jahrgang

1990

Heft 3

Herausgegeben vom Landesinstitut für Volksbildung und Heimatpflege in Oberösterreich

Adolf Leidlmair Europa – Einheit in der Vielfalt	187
Siegfried Haider Die Hauptstadtfrage im Lande ob der Enns	200
Friedrich Berger Linz–Prag Ein Schienenweg im Spiegel der Zeit	213
Alfred E. Katzenberger Heimische Schmetterlinge gestern und heute	219
Fritz Fellner „Das Müllerleben hat Gott gegeben“ Mühlen an der Malsch	237
Hinterglassymposion in Sandl (Hermine Aigner)	242
Fund einer römischen Münze in Sierning (Max Danner)	243
Der Dudelsack in der österreichischen Volksmusik (Rudolf Lughofer)	244
Ein Finanzskandal vor 310 Jahren (Herbert Bezdek)	246
Buchbesprechungen	250

Linz-Prag

Ein Schienenweg im Spiegel der Zeit

Von Friedrich Berger

Es mag gegenwärtig nicht zu verwegen sein, an eine durchgehende, schnelle Bahnverbindung zwischen Linz und Prag zu denken. Ein Blick auf die Landkarte zeigt, daß diese Eisenbahnverbindung geradlinig ist wie kaum eine andere zwischen zwei Hauptstädten; nur, wer derzeit auf dem Linzer Hauptbahnhof nach dem bestehenden Personenverkehr von Linz nach Prag fragt, erhält den Bescheid, daß mit einer längeren Fahrzeit und zeitraubendem Warten und Umsteigen zu rechnen ist; bequemer sei es über Wien und Gmünd.

Immerhin haben die Ereignisse der letzten Zeit dazu geführt, daß zwischen Summerau und Budweis jene Stacheldrahtgrenzlinie weggefallen ist, die Europa in West und Ost teilte und damit das Mühlviertel zu einer Verkehrsrandzone machte. Jetzt ist Österreich wieder Mitte Europas. Abgewertete Möglichkeiten des Schienenverkehrs könnten neuerlich betriebswichtig werden und in moderne Versionen von Geschwindigkeit und Bequemlichkeit einbezogen werden. Somit ergibt sich für unsere Tage ein Umdenken in der Eisenbahnstreckenqualifikation, wobei nicht abgeleugnet werden kann, daß ursprüngliche Trassenführungspläne des beginnenden Eisenbahnzeitalters plötzlich wieder an Bedeutung gewinnen und mit entscheidender Aufmerksamkeit ins Kalkül zu ziehen sind.

Für den Beginn der Schienenbahn besitzt Linz, wie allgemein bekannt, eine einmalige Rarität in der Pferdeeisenbahn nach Budweis. Damit stehen wir zu unserer Überraschung vor dem Ausgangspunkt unserer Betrachtung, vor der Linie Linz-Prag. Daß die Pferdeeisenbahn eine andere Stationsfolge bei anderer Trassenführung hatte als die jetzige Linie nach Freistadt, ist auf den technischen Umstand der rasanten Entwicklung von Pferdekraft zu Dampf und Elektrizität zurückzuführen, berührt aber nicht die wirtschaftlichen und ökonomischen Seiten dieses Projektes. Wenn wir den wahren Geschäftsabsichten der Planer der Pferdeeisenbahn nachgehen, so kommen wir sogar zu der Zielsetzung, einen Schienenweg von Hamburg nach Konstantinopel zu errichten, wobei eine Donauüberquerung bei Mauthausen ins Auge gefaßt wurde, denn des Eisenhandels wegen sollte die Linie nach Steyr führen. Vom Zentrum Steyr aus hätte mit der Strecke über Enns nach Budweis das Gebiet Böhmen und Sachsen mit den Produkten der Eisenhämmer, hätten in weiterer Hinsicht die Marktplätze Petersburg und Hamburg bedient werden können. Daß dann im Endeffekt nur dem naheliegenden Salzhandel der Zuschlag für die Kapazitätsauslastung der Pferdeeisenbahn gegeben wurde und in konsequenter Folge die Strecke daher von Budweis nach Gmunden ins Salzkammergut ausgestaltet wurde, steht wieder auf einem anderen Blatt.

Linz-Budweis.				Budweis-Linz.					
Stationen	Personen- zug Nr. 1		Gemischter Zug Nr. 3		Stationen	Gemischter Zug Nr. 4		Personen- zug Nr. 2	
	Uhr	Min.	Uhr	Min.		Uhr	Min.	Uhr	Min.
	Früh		Nachmittag.					Früh	
Linz (Urfahr) Abf.	5	—	3	—	Budweis Abfahrt			5	—
Obernberg . . .	7	15	5	30	Holkau			7	15
Weitersdorf . . .	8	15	6	45	Angern			9	45
Leß	9	45	8	—	Kerschbaum . . .	Früh		1	—
Kerschbaum . . .	1	—	Abends		Leß	7	—	3	15
Angern	3	15			Weitersdorf . . .	8	30	4	45
Holkau	5	30			Obernberg	9	15	5	30
Budweis Ankunft	7	15			Linz (Urfahr) Anf.	11	—	7	15
	Abends					Vormittags		Abends	

Von Leß nach Linz fährt der gemischte Zug Nr. 4 wegen des Linzer Wochenmarktes am Dienstage und Samstag anstatt um 7 Uhr um 5 Uhr früh ab.

Von Leß nach Linz fährt der gemischte Zug Nr. 4 wegen des Linzer Wochenmarktes am Dienstage und Samstage anstatt um 7 Uhr um 5 Uhr früh ab.

Fahrplan der Pferdeeisenbahn Linz-Budweis-Linz. Aus: Der Oberösterreich. Geschäfts-, Haus- und Volkskalender auf das gemeine Jahr 1861, Linz.

Immerhin haben die Geldgeber der Pferdeeisenbahn auch mit der Handelsware Salz einige Jahre gut verdient, was aus einer Notiz in einem Stadtführer über Linz aus dem Jahre 1838 hervorgeht: *Obwohl die Construction dieser Bahn der englischen nachsteht; so werden doch nicht allein Sachverständige, sondern auch Unkundige von der soliden Bauart und Reinheit derselben freudig überrascht. Die Fahrt geschieht vermittelt Pferde; und man fährt weit schneller, billiger und unterhaltender, als auf einer Landstraße mit einem Lohnkutscher. Wie groß der Transport auf dieser Bahn ist, wird hier zum Beyspiele angeführt, daß bey Linz auf den Spazier- und Lustfahrten in den Pfingstfeyertagen vorigen Jahres über 3.000 Personen, und im Monathe May allein 44,455 Centner an Salz und anderen Gütern verführt wurden. Eine That-sache, welche die Gesellschaft zu der schönen Hoffnung berechtigt, daß sich dieses Unternehmen gewiß gut rentiren wird.* (Gottlob Heinrich Heinse, 1838.)

Hinter all dem ist eines klar ersichtlich, daß nämlich in diesen frühen Tagen der Schienenbahn die Nord-Süd-Verbindung dominierte. Aber gerade dieses Nord-Süd-Prinzip der Jahrhundertwende hat sich für die Republik Österreich zu einer Bevorzugung der Ost-West-Bahnlinie gewandelt. Während die Strecke der ersten Schienenbahn Mitteleuropas, die Strecke Linz-Freistadt, zu einer Nebenstrecke abqualifiziert wurde, ist die Westbahn zur Hauptverkehrsader des gegenwärtigen Österreich aufgestiegen. Wien-Linz kann im Stundentakt befahren werden. Auf dieser Eisenbahntrasse werden Vorkehrungen für Schnellstrecken getroffen.

Die Linie, welche heute für den Österreicher das Paradestück ist, blieb entstehungsmäßig und in ihrer Anfangsbedeutung hinter anderen Linien zurück. Die älteste Lokomotivbahn, die vom Zentrum des kaiserlich österreichischen Eisenbahn-

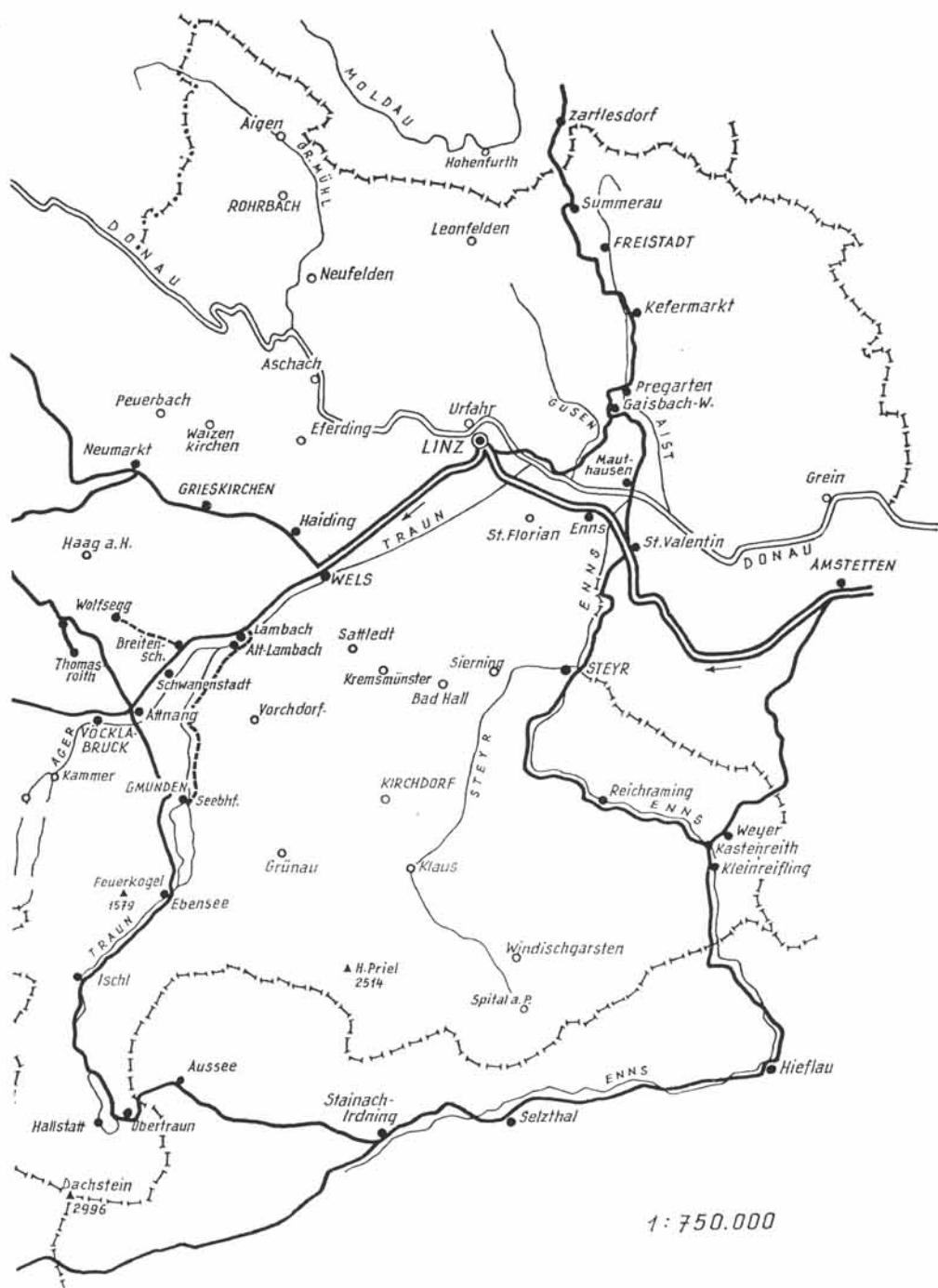
netzes, von Wien, ausging, war die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, die 1836 gegründet, 1907 verstaatlicht wurde und die Zielpunkte Brunn–Oderberg–Krakau hatte. Die Probefahrt dagegen auf der Westbahnstrecke Wien–Linz erfolgte am 2. November 1858, die Aufnahme des Verkehrs am 15. Dezember 1858. Die Strecke bis Lambach wurde am 1. September 1859, bis Frankenmarkt am 1. Februar 1860, bis Salzburg am 1. August 1861 und die Strecke Wels–Passau am 1. September 1861 eröffnet.

Allen Ernstes läßt sich die Bedeutung der Bahnstrecken aus damaliger Sicht auch aus der Benennung ablesen. Für die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn war der von 1835 bis 1848 regierende Kaiser Ferdinand I. zuständig. Danach kam Kaiser Franz Joseph, dem zeitgemäß die nach ihm benannte Bahn zustand. Und erst nach ihr war mit der Kaiserin-Elisabeth-Bahn die Westbahn an der Reihe. Das bedeutet im Klartext, daß, von der Reichshauptstadt Wien ausgehend, vor der Westbahn mit Linz und Salzburg die Nord-Süd-Verbindungen mit Prag und Triest kamen.

Bezeichnend für die einstige Leistungsfähigkeit der westlichen Verkehrsader gegenüber dem Einsatz der Nord-Süd-Linien ist auch eine Notiz, die Hanns Kreczi in sein „Linz-Buch“ aufgenommen hat: *Selbst die Linzer Handelskammer schickte z. B. Ausstellungsgegenstände zur Münchner Industrie-Ausstellung (1854) nach Wien, von wo sie mit der Bahn über Prag–Dresden leichter nach München kamen als auf der schlechten Reichsstraße Linz–München.*

Für mich ist der beste Beleg für die ehemalige Bevorzugung der Nord-Süd-Richtung gegenüber der Ost-West-Verbindung, die im heutigen Österreich bestimmend für das Verkehrsgeschehen ist, die Donaubrücke von Mauthausen. Sie wurde 1872 eingeweiht und für die Linie St. Valentin–Budweis in Betrieb genommen. Hinter dieser Detailstrecke stand die schon angesprochene Verbindung Prag–Triest, die als die unumstößliche Hauptverkehrsader der Monarchie galt. Daß für diese markanten Zielpunkte eine Streckenführung über Mauthausen ins Auge gefaßt wurde, ist uns gegenwärtigen Betrachtern vollkommen unplausibel und wird uns nur aus alten Hinweisen verständlich, die davon sprechen, daß für diese Strecke keine entscheidenden Tunnelbauten benötigt würden. Mit einem Blick auf die Gegenwart könnte man hinzufügen, daß mit dieser Ennstal-Linie die Stadt Steyr – und nicht Linz – in die Hauptstrecke des altösterreichischen Eisenbahnnetzes einbezogen werden konnte. Das abseits liegende Linz hatte für die Urplaner nicht solch wirtschaftliche Bedeutung, um deswegen einen Umweg in Kauf zu nehmen. Für Linz wurde erst ein Jahr später, also 1873, von Gaisbach aus eine Zubringer- bzw. Anschlußstrecke gebaut, die bei Steyregg die Donau überquerte. Die Einschätzung der mitteleuropäischen Wirtschaftsbeziehungen hat sich in hundert Jahren diametral gewandelt.

Die einstige Wichtigkeit der Linie Budweis–Steyr wird durch einen heute noch sichtbaren Beweis unterstrichen, denn die Mauthausener Eisenbahnbrücke wurde von allem Anfang an doppelgleisig geplant, was für damalige Zeiten die Erstrangigkeit der Linie eindeutig unterstrich. Mit der Eröffnung der Salzkammergutbahn 1877 und der Pyhrnbahn 1906 wurde allerdings die Steyregger Linie als



Eisenbahnkarte Oberösterreichs 1880. Aus: Franz Aschauer, *Oberösterreichs Eisenbahnen* (Schriftenreihe der öö. Landesbaudirektion, Bd. 18). Wels 1964.

Verbindung Prag–Salzburg wichtiger als die Budweis–Steyr-Linie, was denn auch 1956 zur Folge hatte, daß die Teilstrecke Gaisbach–Mauthausen aufgelassen wurde. Die Mauthausener Eisenbahnbrücke wurde nun für die eingleisige Nebenlinie Linz–St. Valentin–Grein (1898)–Krems (1909)–Wien eingesetzt. Somit war der zweispurige Pfeilerunterbau der Mauthausener Brücke nur halb genützt. 1941 verfiel man auf einen Ausweg für die doppelt breiten Brückenpfeiler: eine Spur Eisenbahn, eine Spur Straße. Allerdings kam man erst nach Kriegsende dazu, die Vorbereitungsarbeiten für diese Brückenvariante abzuschließen. Die endgültige Brückenlösung wurde am 22. Dezember 1961 eingeweiht.

Als Eisenbahnkuriosum für die Zeit vor 1848 sei hinzugefügt, daß manche Grundherrschaften von den ihr Herrschaftsgebiet durchziehenden Eisenbahnen dieselben Abgaben und Frondienste, Zehent- und Robotleistungen zu verlangen wagten, wie sie von den bäuerlichen Grundbesitzern gefordert wurden. So hatten sich, während die Techniker europaweite Verkehrskonzepte überlegten, die Juristen der Linzer Pferdeeisenbahn mit dem Problem herumzuschlagen, daß die Grundherrschaften, von denen man Gründe für den Bahnbau übernommen hatte, dafür Abgaben einzuziehen sich befugt fühlten, zwar nicht mehr in persönlicher Robotleistung – das denn doch nicht –, aber immerhin in Form einer willkommenen Geldleistung bzw. Geldablöse für gesetzmäßige Handlangerdienste. Es ist handfest faßbar, daß das Pfliegergericht der Herrschaft Weinberg unterm 9. Jänner 1832 von der Pferdeeisenbahnverwaltung für die zum Bahnbau eingelösten und ihrer Herrschaft untertänigen Gründe verlangte, daß für je 100 Gulden Kaufschilling jährlich 30 Kreuzer Konventionsmünze zu leisten wären. Und besonders drastisch ist der Hinweis, daß für eine vierzehntägige „Handrobot“ ein Relutum in Betrag von 10 Kreuzern Konventionsmünze pro Tag zu entrichten wäre. Da den Bahnjuristen kein wirksames Gegenmittel einfiel, wurde im gegenseitigen Einvernehmen der Grundsatz aufgestellt, daß jedesmal, wenn eine Bodenfläche zum Eisenbahnbau aufgekauft werden sollte, so gleich der Abgabenteil an Zehentleistung für die Grundherrschaft festgesetzt werden sollte. Wie nicht anders zu erwarten, ging die Juristenspielerlei über diese eine Causa fröhlich hinaus und weiter, denn manche Grundherrschaften verlangten von der Bahnverwaltung, die ja eine Aktensache war, die Namhaftmachung eines Individuums als Repräsentanten der Unternehmung, bei dessen jedesmaliger Veränderung, wie Todesfall, die entsprechenden grundherrlichen Taxen zu entrichten wären. Gegen diese Forderung rekurrierte der Linzer Advokat Dr. Pflügl; allerdings erfolglos, denn die oberösterreichische Landesregierung erklärte die Begehrlichkeit der Zehentherren gegenüber der Eisenbahngesellschaft für gerechtfertigt. So kann Bedeutes und Kleinliches nebeneinanderliegen.

Von einer zweiten kulturhistorischen Rarität aus der Frühzeit der Eisenbahn wird im zweiten Heimgarten-Jahrgang Roseggers ausführlich berichtet. Es heißt im Juliheft, daß man in Österreich im Jahre 1835 zum ersten Male von einer Eisenbahn sprach. *Die Nordbahn, später Kaiser-Ferdinands-Nordbahn genannt, war das erste Eisenbahn-Unternehmen, welches in Österreich versucht wurde. Man betrachtete den Bau, der zunächst die*

*Hauptstadt Niederösterreichs mit der Mährens in Verbindung setzten sollte, als Projekt über-
spannter Köpfe. Die Eisenbahnaktien der Nordbahn, die ersten Eisenbahnaktien, mit
welchen in Österreich gehandelt wurde, standen daher nicht gut. Mit dem ursprüng-
lichen Emissionspreis von 1.000 Gulden konnte man sie um 400 Gulden bereits erwerben.
Als die Kunde, daß Kaiser Franz lebensgefährlich erkrankt sei, durch Wien lief,
fielen die Papiere noch weiter. An der Börse bestand das Geschäft nur darin, daß Schreckens-
bleiche mit zitternden Händen Nordbahn- und Nationalbank-Aktien anboten. Nur ein einziger
Mann stand unter den Nieder gebeugten aufrecht und nahm, was man ihm darbot, wenn man sich
den niedrigen Preis gefallen ließ, den er dafür ansetzte. Dieser Mann war Tronk. Er war nicht reich,
aber er hatte eine wohlakkreditierte Firma und war als Ehrenmann bekannt. Er war ein Mensch
ohne Bildung und Erziehung, aber was man in Deutschland einen „gesunden Jungen“ nennt. In der
Nacht zum 1. März bekam auch er es mit der Angst zu tun und war im Begriff, sich
den Kopf an der eisernen Tür eines geschlossenen Ladens auf einem vornehmen Platz
Wiens zu zerschlagen. Freunde kamen des Weges und beruhigten ihn. In derselben
Nacht starb Kaiser Franz – und der Staat ging nicht zugrunde; auch nicht die Eisen-
bahn. Es erwachte wieder eine ungewöhnliche Regsamkeit auf allen Gebieten des
Handels, und ein gewisser Herr Tronk erwachte eines Morgens als Millionär. Wie
sich die Zeiten gleichen! Auch wenn man bedenkt, daß der Betrieb der vorerst
privaten Eisenbahngesellschaften defizitär war, wodurch sich der Staat genötigt sah,
mit Tarifgesetzen einzugreifen und schließlich die lebensunfähigen Einzelbahnen
aufzukaufen und ihren unbefriedigenden Bau- und Materialzustand in Ordnung zu
bringen, was zu einem finanziell nachteiligen Ergebnis der Staatseisenbahnen führte.*

Literaturverzeichnis

Aschauer, Franz: Oberösterreichs Eisenbahnen (Schriftenreihe der öö. Landesbaudirektion, Bd. 18). Wels 1964.

Heinse, Gottlob Heinrich: Linz und seine Umgebungen. 2. Aufl., Linz 1838.

Kreczi, Hanns: Linz, Stadt an der Donau. Linz 1951.

Lorm, Hieronymus: Der Börsenspekulant Tronk. In: Roseggers „Heimgarten“. 2. Jg., H. 10, 1878.

Pfeffer, Franz, Günther Kleinhanns: Budweis–Linz–Gmunden. Pferdeisenbahn und Dampfbetrieb auf 1.106 mm Spurweite, Wien 1982.

Zehent- und Robotlasten der ersten österreichischen Eisenbahn. In: Unterhaltungsbeilage der Linzer Tages-Post, Nr. 11, 1908.