

Die approbierte Originalversion dieser Dissertation ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

## DISSERTATION

The approved original version of this thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).

# **DIE PFERDEEISENBAHN BUDWEIS – LINZ – GMUNDEN** **Ein Beispiel der Technikgeschichte aus der Sicht des Denkmalschutzes**

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Doktors der technischen Wissenschaften

unter der Leitung von

ao. Univ. Prof. Dr. Gerhard A. Stadler

Institut für Architektur- und Kunstgeschichte, Bauforschung und Denkmalpflege (E 251)

Zweitprüferin:

o. Univ. Prof. M. A. Dr.-Ing. Marina Döring–Williams

eingereicht an der

Technischen Universität Wien,

Fakultät für Architektur und Raumplanung

Wien, im August 2008

Arch. Dipl.–Ing. Johannes Sima

Matr.-Nr. 7025741

Neustiftgasse 33, 1070 Wien

## KURZFASSUNG

Inhaltlich bildet die vorliegende Arbeit eine Brücke zwischen einem kulturgeschichtlich bedeutenden technischen Denkmal und dem staatlichen Denkmalschutz. Als zentrales Thema wird die Auseinandersetzung mit dem Erhalt der baulichen Überreste der Pferdeeisenbahn behandelt, die, ab 1825 erbaut, das böhmische Budweis mit Linz und später mit Gmunden am Traunsee verband. Dabei handelt es sich um eines der hervorragenden Beispiele der Technikgeschichte in Österreich, zugleich um die älteste Eisenbahn am europäischen Kontinent und um die weltweit längste Bahn mit Pferdebetrieb.

Vierzig Jahre lang bildete die Pferdeeisenbahn das Herzstück des Salzhandels. Die Idee, die europäische Wasserscheide mit einem effizienten Verkehrsweg zu überwinden, reicht in das 14. Jahrhundert zurück, als der in Prag residierende Karl IV. der Vision einer Kanalverbindung zwischen Elbe, Moldau und Donau nachging. Seine Idee verfolgte dabei nicht nur militärisch-strategische, sondern durchaus ökonomische Ziele. Noch war es jedoch unmöglich, die Aufgabe technisch zu bewältigen. Erst als die „Kammerschleuse“ zum Überwinden der Gefälle von Leonardo da Vinci und wohl zeitgleich auch in den Niederlanden erfunden worden war, konnte mit der Realisierung leistungsfähiger Kanalsysteme begonnen werden.<sup>1</sup> Im Zeitalter des Merkantilismus kam es schließlich im 17. und 18. Jahrhundert in Europa verstärkt zum Bau von weitläufigen Netzen des Wasserstraßenverkehrs, vorwiegend in England, in den Niederlanden, in Frankreich und im Norden des



<sup>1</sup> Pisecky Franz: Die Donau im gesamteuropäischen Wasserstraßensystem. Historische Entwicklung, Gegenwart und Zukunftsaussichten. In: Die Donau. Facetten eines europäischen Stromes. Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung 1994 in Engelhartzell, hg. Vom Kulturreferat der OÖ. Landesregierung, Linz 1994, S. 227 – 235, hier S. 227.

Deutschen Reiches.<sup>2</sup> Im Kontext der Industriellen Revolution<sup>3</sup> wuchs die sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Bedeutung dieser neuen Verkehrswege rasch, auch in dem topographisch weniger begünstigten Mitteleuropa sollte der Transport der Produktionsgüter mit den anderen Verkehrsnetzen verknüpft werden. Unter Josef II. war es der belgische Ingenieur Le Maire, der ein Konzept ausarbeitete, das Wien zum Mittelpunkt eines europäischen Wasserstraßennetzes machen sollte. Geplant war die Verbindung der Donau mit der Adria, dem Etsch, mit Main, Oder, Weichsel, Dnjestr und Aluta.<sup>4</sup> Das einzige im heutigen Österreich realisierte Teilstück eines Schifffahrtskanals blieb der etwa 60 Kilometer lange Wiener Neustädter-Kanal, ein Torso der geplanten Alpenumgehung zur Adria. Immerhin erreichte dieses Kanalstück durch die Versorgung Wiens mit Brennholz und Kohle vom Ödenburger Brennbrennberg wirtschaftliche Bedeutung.<sup>5</sup>

Die Planung eines schiffbaren Kanals zwischen Donau und Moldau sollte auch den mühsamen Salztransport aus dem Salzkammergut nach Böhmen beschleunigen und erleichtern. Der Linzer Navigationsbaudirektor und Professor am Wiener Polytechnischen Institut Josef Walcher legte den Plan eines Schifffahrtskanals vor, der von Linz aus durch den Haselgraben über Leonfelden nach der Joachimsmühle bei Hohenfurt zur Moldau verlaufen sollte.<sup>6</sup> Walcher war allerdings nicht der einzige Projektant. Um das beste Projekt zu realisieren, beauftragte die „Böhmisch-hydrotechnische Privatgesellschaft“ den Prager Professor Franz Josef von Gerstner

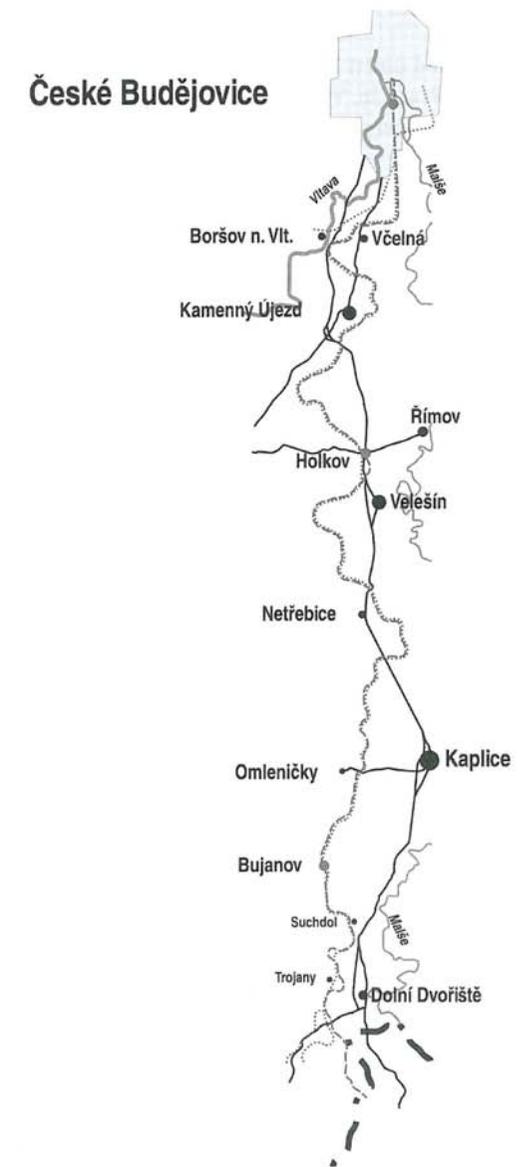
2 Ebenda, S 227.

3 Butschek Felix: Europa und die Industrielle Revolution, Wien – Köln – Weimar 2002. Ebenso: Pauliniy Akos: Industrielle Revolution. Vom Ursprung der modernen Technik (Kulturgeschichte der Naturwissenschaften und der Technik), Reinbek bei Hamburg 1989. Ebenso: Landes David S.: Der entfesselte Prometheus. Technologischer Wandel und industrielle Entwicklung in Westeuropa von 1750 bis zur Gegenwart. (Titel der Originalausgabe: The Unbound Prometheus, 1969), Köln 1973.

4 Pisecky, Donau, S. 227 f.

5 Sandgruber Roman: Handel auf der Donau. In: Die Donau. Facetten eines europäischen Stromes. Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung 1994 in Engelhartzell, hg. vom Kulturreferat der OÖ. Landesregierung, Linz 1994, S. 167 – 177, hier S. 167.

6 Pisecky, Donau, S. 228.



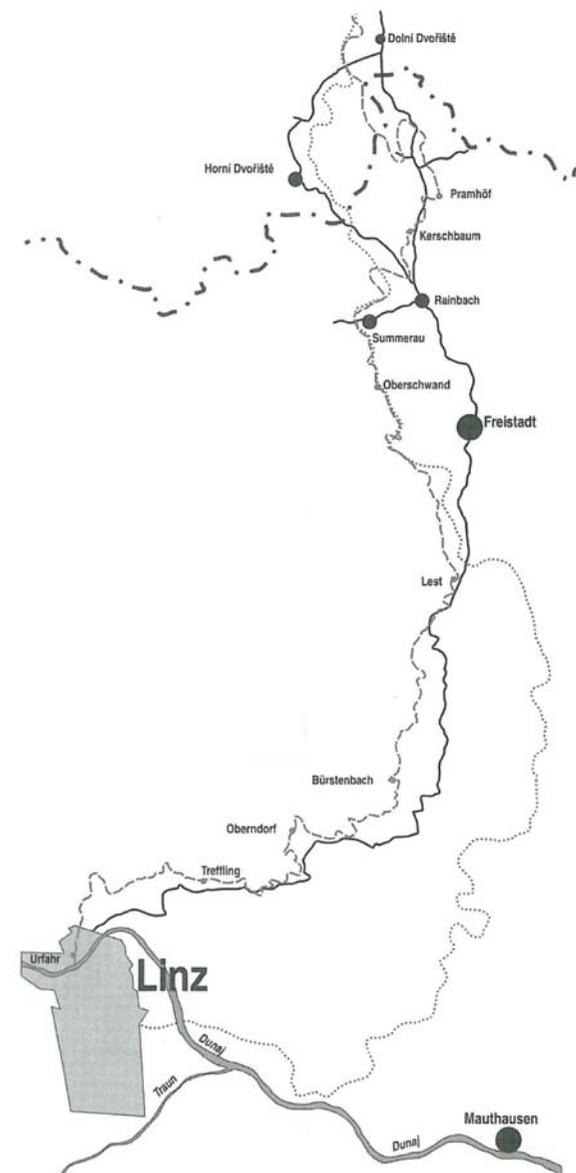
mit der Auswahl der besten und wirtschaftlichsten Kanalverbindung. Sein anlässlich der Generalversammlung der Gesellschaft am 31. März 1808 vorgetragene Bericht brachte ein bemerkenswertes Ergebnis: Walchers Streckenführung eigne sich am besten, allerdings nicht für eine Schifffahrtsverbindung, sondern für den Bau einer Eisenbahnlinie. Gerstner kannte das neue Verkehrssystem aus diversen Schriften, das in England Erz und Kohle von den Minen zum nächsten Kanal oder Hafen beförderte. Pferde zogen Wagen auf Schienen, die auf Gleisbäumen aufgelegt waren.<sup>7</sup> Die vorwiegend dem konservativen Hochadel zugehörigen Gesellschaftsmitglieder lehnten das Eisenbahnprojekt jedoch als zu modern und zu riskant ab. Als im Frühjahr 1809 neuerlich der Krieg gegen Napoleon aufflammte, wurde das Vorhaben zunächst zurückgestellt.<sup>8</sup>

Im Zuge der Neuordnung Europas auf dem Wiener Kongress regelte eine Transit-Konferenz die freie und kostenlose Benutzung der Wasserwege von Böhmen bis an die Nordsee. Nach mehrjährigen Verhandlungen einigten sich die Moldau-Elbestaaten, sodass ab 1821 eine freie Schifffahrt zwischen Prag und Hamburg bestand. Zugleich verpflichtete sich das Kaiserreich Österreich, die Moldau bis Budweis auszubauen und weiters eine Verbindung mit der Donau herzustellen. In diesem Zusammenhang trat der Präsident der „Commerz Hof-Kommission“, Philipp von Stahl, an den 23-jährigen Franz Anton von Gerstner heran, die Realisierung des von dessen Vater konzipierten Eisenbahnprojektes in Angriff zu nehmen. Der junge Gerstner stimmte zu, legte seine Professur am Wiener Polytechnikum zurück und begann 1823 mit den Planungen; den 60-jährigen Vater betraut mit der Funktion des Beraters.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Oberegger Elmar: Der eiserne Weg nach Böhmen. Von der Pferde-Eisenbahn zur Summerauer Bahn. In: Kohle und Dampf. Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung in Ampfelwang 2006, hg. Anita Kuisle, Linz 2006. S. 247 – 258, hier S. 247.

<sup>8</sup> Ebenda, S. 248.

<sup>9</sup> Ebenda, S. 248.



Zuvor hatte Franz Anton von Gerstner das Mühlviertel und Südböhmen erkundet, befuhr anschließend Moldau und Elbe, um im Herbst 1822 von Hamburg aus nach England zu reisen. Dort hoffte er, Informationen über das sich rasch entwickelnde neue Verkehrssystem Eisenbahn zu gewinnen. Die erste Pferdebahnlinie war am 26. Juli 1803 eröffnet worden: Die „Surrey Iron Railway“ führte von Wandsworth nach Croydon und war eine reine Güterbahn. Die erste Pferdeeisenbahn, die auch Personen beförderte, war die 1807 errichtete „Oystermouth Railway“ zwischen Swansea und Mumbles.<sup>10</sup> Zur selben Zeit begannen Versuche, dampfbetriebene Zugmaschinen vor die Züge zu spannen. 1804 baute Richard Trevithick die „Invicta“ für eine Kohlebahn. Die Lokomotive war jedoch für die mit Eisenbändern beschlagenen Holzschienen zu schwer und zerbrachen unter ihrem Gewicht. Die 1812 von John Blekinsop konstruierte Maschine hatte einen Zahnradantrieb, der 1813 von William Hedley gebaute „Puffing Billy“ vertraute hingegen auf die Wirksamkeit des Reibungsgewichts. Darauf vertraute auch der innovativste englische Dampfmaschinenkonstrukteur George Stephenson. Mit seiner „Locomotion Nr. 1“ bewegte er auf der Pferdeeisenbahnstrecke von Stockton nach Darlington am 27. September 1825 29 Waggons mit einem Gesamtgewicht von annähernd 90 Tonnen.<sup>11</sup>

Zur Zeit des Engländeraufenthaltes Gerstners war der Dampfbetrieb im Eisenbahnwesen über Versuchsfahrten noch nicht hinausgekommen. Die eigentliche Innovation des neuen Verkehrsmittels lag im Verlegen des Gütertransportes von der Straße auf die Schiene. 1823 suchte Gerstner deshalb um eine offizielle Konzession zur Errichtung einer „Holz- und Eisenbahn“ ein, die für ihn eine „sehr gute Kunststraße“ darstellte. Das Privileg wurde am 7. September 1824 für die Dauer von 50 Jahren erteilt, zuvor wurde zu Werbezwecken und Kapitalgewinnung im Wiener Prater eine 228 Meter



<sup>10</sup> Heinersdorff Richard: Die k. u. k. privilegierten Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie 1828 – 1918. Wien 1975, S. 7.

<sup>11</sup> Ebenda, S. 8.

lange Versuchsbahn aufgestellt. In einer dazu veröffentlichten Broschüre wies er auf den großen wirtschaftlichen Vorteil des neuen Verkehrsmittels hin, da ein Pferd auf der für den Salztransport konzipierten Bahn die acht- bis zehnfache Zugleistung gegenüber dem Transport auf der Straße erbringen könne. Es sei auch möglich, meinte Gerstner, die Fahrt von Mauthausen an der Donau bis Budweis an der Moldau von drei auf einen Tag zu verkürzen und zudem einen Ganzjahresbetrieb aufrecht halten zu können, da die vier Schuh (1,006 Meter) breite Bahn im Winter leicht schneefrei zu halten wäre. Die Argumente für eine Kapitalanlage in das Projekt Eisenbahn überzeugten drei namhafte Wiener Großhandelshäuser, die im März 1825 mit Franz Anton von Gerstner die „k. k. privil. Erste Eisenbahn-Gesellschaft“ gründeten und ihn als „Bauführer“ einsetzten.<sup>12</sup>

Die Bauarbeiten begannen zügig. Eine Kommission, die die Baustelle im Winter 1825/26 gemeinsam mit den beiden Gerstners besichtigte, nahm den Baufortschritt anerkennend zur Kenntnis. Die Anregung, an Stelle der geplanten zwei Trockenmauern unter den Gleisbäumen nur eine unter dem gesamten Bahnkörper zu errichten, erwies sich später wegen zu großer Setzungen technisch als ein schwerwiegender Fehler, der außerdem die Baukosten stark erhöhte. Es entspann ein Konflikt zwischen dem in der Bauleitung noch unerfahrenen Wissenschaftler Gerstner und den Geldgebern, die mit dem Bahnprojekt in kurzer Zeit möglichst hohe Gewinne „einfahren“ wollten.<sup>13</sup>

Der autoritäre Führungsstil Gerstners seinen Ingenieuren gegenüber und das beständige Überschreiten der veranschlagten Baukosten ließen das Vertrauen in das Eisenbahnprojekt zunehmend schwinden, auch war die ursprünglich geplante Bauzeit von drei Jahren nicht mehr einzuhalten. Kaum zu bewältigen war die Kontrolle der bis zu sechstausend Arbeiter, die unter dem Einsatz von annähernd tausend



---

<sup>12</sup> Oberegger, Eiserner Weg, S. 248.

<sup>13</sup> Ebenda, S. 250.

Pferden, über große Streckenabschnitte hinweg verteilte Baulose zu errichten hatten. Erst spätere Eisenbahnprojekte sollten von diesen Fehlern profitieren, indem sie eigenverantwortliche, spezialisierte Bauunternehmungen mit den Bahnbauarbeiten beauftragten. So erlangten etwa Mitte der 1840er-Jahre die Firmen Tallachini und Gebrüder Klein eine Monopolstellung beim Bau von Eisenbahntrassen.<sup>14</sup>

Ende des Jahres 1828 beschloss die Eisenbahngesellschaft schließlich auf Anraten des jungen, am Bahnbau beteiligten Ingenieurs Matthias Schönerer, kostenreduzierende Abänderungen an den Planungen Gerstners vorzunehmen. Dieser war damit jedoch nicht einverstanden und verließ nach erhaltener Abfertigung das Unternehmen. Gerstner befasste sich auch weiterhin mit Eisenbahnprojekten, vorerst in England, dann baute er eine erste Eisenbahnstrecke in Russland, wo noch heute die von Gerstner eingeführte Breitspur verwendet wird. In der Folge begab er sich nach Nordamerika, hatten sich doch die Vereinigten Staaten zum neuen Vorreiter im Eisenbahnbau entwickelt. Dort verstarb Franz Anton von Gerstner 45-jährig im Jahr 1840.<sup>15</sup>

Matthias Schönerer übernahm im Jänner 1829 die Bauführung und orientierte sich vorwiegend an den Wünschen der Eisenbahngesellschaft, die eine schnelle und kostengünstige Fertigstellung der Pferdeeisenbahn anstrebte. Zu errichten war noch das Teilstück von dem südlich von Freistadt gelegenen Lest bis an die Donau. Zwischenzeitlich hatte man sich zu einer Trassenverlegung gegenüber dem bewilligten Projekt entschlossen: Nicht Mauthausen sollte wie geplant den Anschluss an die Donau bilden, sondern über den Brückenkopf Urfahr/Linz eine Fahrverbindung in den Süden hergestellt werden. Da sich der Salztransport zwischen Gmunden und Linz zunehmend von der Traun auf die Straße verlagert hatte, suchte der an der Budweiser Linie beschäftigte Vermessungsingenieur Franz Zola – er war der Vater

---

14 Straub Wolfgang, Hg. Sachslehner Johannes: Carl Ritter von Ghega. Wien 2004. S. 64.

15 Oberegger, Eiserner Weg. S. 251.

des Schriftstellers Emile Zola – im Jahr 1829 um die Konzession für die Errichtung einer Pferdeisenbahn auf dieser Strecke an. Da er jedoch keine Investoren für den Bahnbau finden konnte, musste die Konzession verkauft werden, die schließlich von der Ersten Eisenbahn-Gesellschaft übernommen wurde. Schönerer ging von den Planungsprämissen, die Gerstner aufgestellt hatte, aus Kostengründen ab. Auf der Strecke Lest – Linz wurden Gegensteigungen eingeführt, die Kurvenradien verkürzt und Steilstücke eingeführt. Die von Gerstner erstellten Vorgaben der „steten Steigung“, eine einmal erreichte Höhe nicht mehr zu verlassen, sollten erst später den Ruhm des österreichischen Gebirgsbahnbaues durch Ghenga und Wurmb begründen.<sup>16</sup>

1832 hatte der Bahnbau die Donau in Urfahr erreicht, das nun mit dem in 77 Kilometern Luftlinie entfernte Budweis auf der in einer Länge von 129 Kilometern errichteten Bahnlinie verbunden war. Umgehend wurde danach mit dem Bau der Streckenverlängerung nach Gmunden begonnen, wobei Matthias Schönerer auch hier als Bauführer bestellt worden war. Begünstigt durch die topographischen Gegebenheiten und die inzwischen gewonnenen Erfahrungen beim Bahnbau, konnte die „Gmundner Linie“ bereits nach zweijähriger Bauzeit 1834 fertig gestellt werden.<sup>17</sup> Der Dampfbetrieb wurde 1855 aufgenommen, allerdings vorerst nur auf der Strecke Linz – Gmunden, da die Südrampe der „Budweiser Linie“ dafür nicht geeignet war. Auf diesem Streckenabschnitt wurden die Züge weiterhin bis zur Einstellung im Jahr 1872 von Pferden gezogen. 1856 kam es zu einem Eigentümerwechsel, als die Kaiserin Elisabeth-Bahn, die heutige Westbahn, das Streckennetz der Ersten Eisenbahn-Gesellschaft übernahm. Die Strecke Linz – Lambach wurde mit Normalspur neu trassierte und die neue Strecke Lambach – Gmunden als Flügelbahn in das

---

<sup>16</sup> Knauer Karl Heinz, Dinobl Günter: Faszination Semmeringbahn. Katalog zur Ausstellung des Technischen Museums Wien und der Marktgemeinde Reichenau an der Rax. Hg.: Technisches Museum Wien und Marktgemeinde Reichenau an der Rax. Wien 2004, S. 10.

<sup>17</sup> Heinersdorff, k. u. k. Eisenbahnen, S. 15.

Schienennetz eingebunden.<sup>18</sup>

Bereits unmittelbar nach Errichtung der Pferdeeisenbahn kam es zu Überlegungen, die Strecke zu verlängern, Flügelbahnen anzuschließen und die Bahnlinien mit neuen Netzen zu knüpfen. Erzherzog Johann, der „steirische Prinz“, erwog die Verlängerung bis Triest unter Anbindung des Mur- und Mürztales. 1837 ließ er Pioniertruppen die Geländeformationen auf den Bahnbau hin untersuchen, nicht ganz uneigennützig, besaß er doch große Radwerke im steirischen Vordernberg.<sup>19</sup>

Ab 1848 wurden zwei Flügelbahnen realisiert: 1760 hatte man bei einem Kellerbau in Wolfsegg im Hausruckgebiet Braunkohle entdeckt. Zunächst fanden die Vorkommen wenig Beachtung, aber als die Salinenbetriebe des Salzkammergutes infolge des Holz Mangels wie auch die oberösterreichischen Sensenschmieden und die steirischen Hochöfen nach anderen Brennstoffen Ausschau hielt, erinnerte man sich der Hausruckkohle. Der Kohleabbau im Hausruck wurde außerdem durch einen Erlass forciert, der vorsah, sämtliche öffentlichen Gebäude Wiens von Holz- auf Kohleheizung umzustellen.<sup>20</sup> 1840 gründeten der Inhaber der Herrschaft Wolfsegg, Graf Saint Julien-Wallsee, der Bankier Salomon Meyer Rothschild und der Unternehmer Alois Miesbach die „Traunthaler Steinkohlen Gewerkschaft“, deren Absicht es war, durch „Erbauung von Eisenbahnen und eisernen Schiffen“ die Transportkosten zu senken und so vor allem am Wiener Markt konkurrenzfähiger zu werden. Die Kohlebahn von Thomasroith-Niederstraß nach Lambach wurde 1850 errichtet und an die Pferdeeisenbahnlinie angebunden, eine weitere von Wolfsegg nach Breitenschützing 1854 gebaut und in die spätere Westbahnlinie eingebunden. Beide Strecken dienten ausschließlich dem Kohletransport und wurden zunächst mit

---

<sup>18</sup> Ebenda, S. 17.

<sup>19</sup> Straub, Ghega, S. 144.

<sup>20</sup> Zum Kohlebergbau im Hausruck siehe Karl Starke, Kohlenbergbau im oberösterreichischen Hausruck. Frühzeit 1780 – 1872 (Materialien zur Arbeiterbewegung Nr. 54), Wien – Zürich 1991.

Pferden bedient, ehe sie auf Dampfbetrieb umgestellt wurden.<sup>21</sup>

Immer wieder tauchten Pläne für eine Verlängerung der Pferdeeisenbahn auf, die jedoch allesamt nicht realisiert wurden: 1852 schlug der Salzoberamtmann Karl von Pletzner die Errichtung einer Bahnverbindung von Gmunden nach Hallstatt vor, 1868 suchte ein Linzer Konsortium um den Bau einer Bahn von Gmunden nach Ischl an, dabei war geplant, die Trasse am Ostufer des Traunsees zu führen, am Steilufer des dort aus dem See aufragenden Traunsteins. 1869 wurde ein Projekt vorgestellt, das den Bau einer Bahn von Steeg am Hallstättersee nach Ebensee am Traunsee vorsah, die von dort Gmunden mit einer Fährverbindung erreichen sollte.<sup>22</sup> Auch zwischen den beiden Salinenbetrieben Hallstatt und Aussee wurde eine Verbindung mittels einer Pferdeeisenbahn erwogen. Die Gründe hierfür lagen darin begründet, die Transporteigenschaften des in Hallstatt abgebauten Salzes zu verbessern. Die „Füderl“, jene Formsalzblöcke, die ohne Verpackung verfrachtet wurden, zerbrachen oft bereits beim ersten Umladen. Es hatte sich jedoch gezeigt, dass durch unterschiedliche mineralogische Zusammensetzung das Ausser Salz wesentlich formstabiler aufbereitet werden konnte, weshalb man in Hallstatt beim Sudprozess Pfannkernstücke aus der Ausser Saline zusetzte. Die projektierte Bahn entlang der Koppener Traun sollte eine kontinuierliche Zulieferung aus der benachbarten Steiermark gewährleisten. Dass noch Ende der 1860er-Jahre Pferdeeisenbahnen geplant wurden, obwohl bereits dreißig Jahre zuvor der Dampfbetrieb in Österreich eingeführt worden war, lässt auf ein leistungsfähiges und effizientes Verkehrssystem schließen.<sup>23</sup>

Seit 1872 ist die Pferdeisenbahn Geschichte. Nachdem der letzte Zug von Lest

---

21 Aschauer, Oberösterreichs Eisenbahnen, S. 31.

22 Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeeisenbahn, S. 54.

23 Stadler Gerhard A.: „Alles Aussee“. Lösungsideen für den Salztransport. In: Visionäre bewegen die Welt. Ein Lesebuch durch das Salzkammergut. Hg. Hellmuth, Hiebl, Marchner, Scheutz. Salzburg – München 2005, S. 186.

kommend im neuen Bahnhof Freistadt eingefahren waren erfolgten die Auflösung und der Verkauf der nicht mehr benötigten Grundstücke, des Oberbaus und der Gebäude des Eisenbahnunternehmens. Die „Gmundner Linie“ wurde von Lambach bis zum Traunsee auf Normalspur umgebaut, der Oberbau 1856 beim Umbau auf Dampfbetrieb weitgehend ausgewechselt. An Stelle der Südrampe gelangt man heute mit der Summerauerbahn in das nördliche Mühlviertel, und von der Westbahn zweigt in St. Valentin jene Strecke ab, die über Mauthausen nach Norden führt. In Tschechien wurde die neue Dampfeisenbahn großteils auf der Trasse der Pferdeisenbahn geführt, weshalb sich lediglich zwischen Urfahr und Kerschbaum/Rainbach Überreste der ehemaligen Südrampe der „Budweiser Linie“ erhalten haben.

Bei einer Bestandsaufnahme der Relikte der für die europäische und insbesondere für die österreichische Technikgeschichte bedeutenden ersten Eisenbahn des Kontinents werden Probleme mit dem Umgang dieses verkehrstechnischen Kulturdenkmals offenbar.

Zur Zeit der Auflösung der Bahngesellschaft und des Verkaufs von Grundstücken, Trassenabschnitten und Gebäuden der Pferdeisenbahn waren noch keinerlei staatliche Schutzmaßnahmen einsetzbar. Zwar reicht der Beginn der staatlichen Denkmalpflege zumindest auf die Mitte des 19. Jahrhunderts zurück, doch wurde das noch in der Monarchie mehrfach initiierte gesetzliche Instrumentarium erst in der Ersten Republik geschaffen. Das Denkmalschutzgesetz aus dem Jahr 1923 blieb seither in den wesentlichen Punkten unverändert, abgesehen von einer beständigen Angleichung an die internationale Entwicklung. Eine Vernetzung des Denkmalschutzes mit den Instrumenten der Raumordnung, der Flächenwidmung und des Landschaftsschutzes ist bisher allerdings nicht erfolgt.

Nach Sichtung des Aktenmaterials im Bundesdenkmalamt betreffend die Sicherung

und den Erhalt von Überresten der Pferdeeisenbahn zeigten sich die Schwierigkeiten besonders in einer mangelnden Anerkennung der Bemühungen des staatlichen Denkmalschutzes bei Relikten des Transport- und Verkehrswesens im Allgemeinen. Dass sich der Schutz des „industriellen Erbes“ neben dem von kunsthistorisch wertvollen und allseits bereits längst akzeptierten Denkmälern etablieren konnte, ist dem Engagement Einzelner zu verdanken wie vor allem dem Leiter des Numismatischen Kabinetts und späteren Direktors des Kunsthistorischen Museums August Loehr. Er initiierte zu Beginn der 1920er-Jahre das wirtschaftsgeschichtliche Referat am Bundesdenkmalamt, um auch die Erhaltung der Zeugnisse der Industrie, des Berg- und Hüttenwesens, des Transportwesens und des Verkehrs gewährleisten zu können. In Zusammenarbeit mit den zuständigen Landeskonservatoren setzte Loehr 1928 mit den ersten Unterschutzstellungen von technischen Denkmälern – das Radwerk IV im steirischen Vordernberg und die Große Kronbachbrücke der Pferdeeisenbahn in Waldburg – den erfolgreichen ersten Schritt für den Schutz von Überresten und Zeugnissen der Wirtschafts- und Technikgeschichte Österreichs.<sup>24</sup>

Gerade die verkehrstechnisch schwierig zu bewältigenden topographischen Gegebenheiten Österreichs und die Lage auf der seit jeher wichtigen Nord-Süd-Handelsverbindung brachten einzigartige Verkehrsbauten hervor. Zu erhalten gilt es in erster Linie die Reste der für die Alpenüberquerung errichteten Straßen aus römischer Zeit, mittelalterliche Gleisstraßen und ebenso die nicht minder bedeutenden Säumerpfade. Aber auch die Reste der für den Transport zu Wasser errichteten Konstruktionen wie Klauen und Wehranlagen, die Bauwerke der alten Salzstraße entlang und in der Traun, Soleleitungen, der Wiener Neustädter-Kanal oder der für die Holzbringung so bedeutende Schwarzenbergische Schwemmkanal bilden neben

---

<sup>24</sup> Siehe dazu: Loehr August: Die Pflege der wirtschaftsgeschichtlichen und technischen Denkmale in Österreich. In: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege (ÖZKD), Heft 2, 1948, S. 1-8.

anderen den kulturhistorisch bedeutenden Teil des historischen Verkehrswesens.<sup>25</sup>

Um den Schutzgedanken in der Bevölkerung stärker zu verankern, ist zusätzlich zu den Tätigkeiten des staatlichen Denkmalschutzes der Erhaltungsgedanke durch Förderung eines kulturellen Gewissens im Gemeinwesen zu vertiefen. Es müssen auch die staatsbildenden Regierungs- und Verwaltungsstrukturen wie Gemeinden und Länder verstärkt als Initiatoren und Träger des Kulturschutzes auftreten und dabei dem Erhalt des kulturellen Erbes zumindest ähnlich große Bedeutung wie der Förderung des wirtschaftlichen Wachstums angedeihen lassen. Dass das eine das andere nicht ausschließt, beweist der Umgang mit den Überresten der Pferdeeisenbahn im Mühlviertel und in Südböhmen, wo infolge engagierter Zusammenarbeit zwischen privaten Vereinen und Gemeinden sowie zuständigen Behörden probate Lösungen gefunden wurden. Die im Sinne der Denkmalpflege schonende Nutzung der ehemaligen Trasse der Pferdeeisenbahn als Wanderweg mit erläuternden Informationen oder als landwirtschaftliche Aufschließungsstraße gewährleistet den Erhalt. Darüber hinaus wurde die Attraktivität des verkehrstechnischen Denkmals durch die Errichtung von entsprechenden Museen sowohl auf tschechischer als auch auf österreichischer Seite erhöht. Selbst der weitgehend lose Zusammenschluss der Gastronomen entlang der Bahnstrecke führte zu einer regionalen Identifikation mit einem zu Unrecht in Vergessenheit geratenen technischen Kulturdenkmal. Den hohen Stellenwert, den technische Denkmale im Kulturbewusstsein eines Landes einzunehmen imstande sind, zeigt das Beispiel der Semmeringbahn, für deren Bau bereits während der Errichtung der Pferdeeisenbahn wichtige Erkenntnisse gewonnen werden konnten: Sie wurde im Jahr 1998 als bisher einzige europäische Bahnstrecke in die Liste des Weltkulturerbes der UNESCO aufgenommen.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Siehe dazu: Holey Karl: Der Schutz der technischen Denkmale in Österreich. In: Blätter der Geschichte der Technik, Heft 1, Hg. Österreichisches Forschungsinstitut der Geschichte der Technik, Wien 1932.

<sup>26</sup> Siehe dazu: Dinhobl Günter: Die Semmeringbahn. Der Bau der ersten Hochgebirgsbahn der Welt, München 2003

**INHALT****1. VORBEMERKUNGEN**

1.1. Einleitung	18
1.2. Arbeitsziel und Methodik	24

**2. DIE PFERDEEISENBAHN**

2.1. Vorläuferprojekte der Eisenbahn Budweis – Linz – Gmunden	27
2.2. Erstes Eisenbahnprojekt Franz Josef von Gerstners, 1807	34
2.3. Das englische Vorbild	38
2.4. Eine „sehr gute Kunststraße“	43
2.5. Bahnprojekt Gmunden-Donau 1815-1831	45
2.6. Bau der Strecke Budweis – Linz	49
2.7. Der Bau der Nordrampe	64
2.8. Der Bau der Südrampe	85
2.9. Der Bau der Strecke Linz-Gmunden	92
2.10. Der Betrieb der Bahn Budweis-Linz-Gmunden	95
2.10.1. Gütertransport	101
2.10.2. Personenverkehr	105
2.10.3. Bespannung	108
2.10.4. Der Wagenpark	111
2.10.4.1. Güterwagen	111
2.10.4.2. Personenwagen	112
2.10.5. Personal	116

2.10.6. Transportleistung und Wirtschaftsfaktor	
2.10.6.1. Güterverkehr	119
2.10.6.2. Personenverkehr	123
2.11. Das Ende der k. k. Privilegierten Ersten Eisenbahn-Gesellschaft	125
2.12. Umbau und Auflösung	129
2.13. Bewertung der Bahn und Situation bis 1918	132
<b>3. BEGINN DES STAATLICHEN DENKMALSCHUTZES</b>	<b>137</b>
3.1. Der Beginn des Denkmalschutzes in Österreich	137
3.2. Die Reform von 1911; Das Staatsdenkmalamt	142
3.3. Der Neubeginn nach 1918	147
3.4. Das Denkmalschutzgesetz 1923	149
3.5. Der Beginn der Pflege von Denkmalen der Technikgeschichte	152
<b>4. PFERDEEISENBAHN UND DENKMALSCHUTZ</b>	<b>162</b>
4.1. Die unter Denkmalschutz gestellten Objekte der Pferdeeisenbahn	162
4.1.1 Die Situation in der Zwischenkriegszeit	162
4.2. Die Situation in der Zwischenkriegszeit	174
4.2.1. Die große Kronbachbrücke: Die erste Unterschutzstellung	174
4.2.2. Die Aufschrift am Bahnhof Lambach	179
4.2.3. Die große Edelbrucker Brücke	181
4.2.4. Das Gedenkjahr 1932	184
4.2.5. Das Wachthaus Nr. 29	188
4.2.6. Ein Tag am Pferdebahnhof Kerschbaum	189
4.3. Die Situation nach 1945 bis heute	193

4.3.1.	Bestandsaufnahme 1952	194
4.3.2.	Das Stationsgebäude Kerschbaum	200
4.3.3.	Das Stationsgebäude Lest	209
4.3.4.	Das Stationsgebäude Lambach (Stadl-Paura)	211
4.3.5.	Der Stations- und Aufsitzplatz in Traundorf, Gmunden	217
4.3.6.	Bahnkanzleigebäude in Linz, ehemaliger Südbahnhof	220
4.4.	Die derzeitige Situation der Überreste der Pferdeeisenbahn	223
4.4.1.	Die Doppelschleife in Hilttschen, Gemeinde Leopoldschlag	223
4.4.2.	Die Überreste der Kunstbauten der Budweiser Linie in Österreich	227
4.4.2.1.	Stationsplatz und Mittelstationen von der Grenze bei Eisenhut bis Linz	228
4.4.2.2.	Wachthäuser von der Grenze bei Eisenhut bis Linz	229
4.4.2.3.	Brücken und Durchlässe	232
4.4.3.	Die Überreste der Kunstbauten der Budweiser Linie in Tschechien	236
4.4.3.1	Stationsplatz Budweis (České Budějovice)	240
4.4.3.2.	Steinkirchen (Kamenný Újezd)	241
4.4.3.3.	Stationsplatz Holkau (Holkov)	241
4.4.3.4.	Wachthaus Netrowitz (Netřebice)	242
4.4.3.5.	Stationsplatz Angern (Bujanov)	242
4.4.4.	Die Überreste der Kunstbauten der Gmundner Linie	243
4.4.4.1.	Packhof Maxlhaid („Seeauhof“)	245
4.4.4.2.	Stationsplatz Lambach	247
4.4.4.3.	Stationsplatz Engelhof	249
4.4.4.4.	Aufsitzplatz in Gmunden/Traundorf, Annastraße 1	251

---

4.4.4.5.	Wachthäuser an der Strecke Linz - Gmunden _____	252
4.4.4.6.	Trassenstück zwischen Wela und Lambach _____	254
4.4.4.7.	Schützenswerte Streckenabschnitte _____	254
<b>5.</b>	<b>ERGEBNISSE, VORSCHAU _____</b>	<b>256</b>
5.1.	Der Umgang mit den Resten der Pferdeeisenbahn, Diskrepanz zwischen Theorie und Praxis _____	256
5.2.	Umsetzung des Denkmalschutzes _____	258
5.3.	Identitätsbildung _____	261
5.4.	Die Trasse _____	262
5.5.	Der historische Salzweg _____	265
<b>6.</b>	<b>LITERATURVERZEICHNIS _____</b>	<b>270</b>
<b>7.</b>	<b>QUELLEN _____</b>	<b>275</b>
<b>8.</b>	<b>ABBILDUNGEN _____</b>	<b>278</b>
<b>9.</b>	<b>ANHANG _____</b>	<b>279</b>
9.1.	Spurensuche _____	279
9.2.	Kartenausschnitte _____	281
9.3.	Curriculum Vitae _____	343

## 1.1 EINLEITUNG.

Die vorliegende Arbeit ist im Fachbereich der Denkmalpflege angesiedelt, und hier im speziellen Feld der Technischen Denkmale. Das Ziel der Untersuchung liegt in einer Überprüfung der praktischen Durchführung des Denkmalschutzes in einem komplexen Anwendungsbereich. Im konkreten Fall geht es um den Umgang mit den Überresten von still gelegten Verkehrsbauten aus der ersten Zeit des Bahnwesens zu Beginn des 19. Jahrhunderts.

Inhaltlich wird die ehemalige Pferdeisenbahn der k. k. privilegierten Ersten Eisenbahngesellschaft behandelt, die zu Beginn ihres Bestehens das böhmische Budweis mit Linz verband und bald bis Gmunden am Traunsee verlängert wurde.

Das Befassen mit diesem Thema soll einen Beitrag zum besseren Verständnis und zu einer größeren Wertschätzung dieser und ähnlicher Anlagen in ihrer Gesamtheit liefern und die dabei gewonnen Erkenntnisse für den künftigen Umgang mit Denkmälern dieser Art zu nutzen. Entsprechend dieses Ansatzes geht es im Folgenden um zwei Kernbereiche: einerseits um den Zustand von Objekten der ehemaligen Pferdeisenbahn und andererseits um die Probleme bei deren Erhaltung und ihre Behandlung durch den staatlichen Denkmalschutz.

Den Anlassfall für die wissenschaftliche Aufarbeitung von Denkmalschutz und Pferdeisenbahn bildete die Projektierung der Mühlviertler Schnellstraße, die bei Realisierung eine Zerstörung von Überresten der Bahnlinie zur Folge gehabt hätte. Dabei handelte es sich um Brückenfragmente, Einschnitte und Dammschüttungen, die nicht mehr bekannt waren, da sie in unwegsamem und dicht bewaldetem Gebiet liegen. Die Trassenführung der Straße konnte letztlich abgeändert und die wiederentdeckten

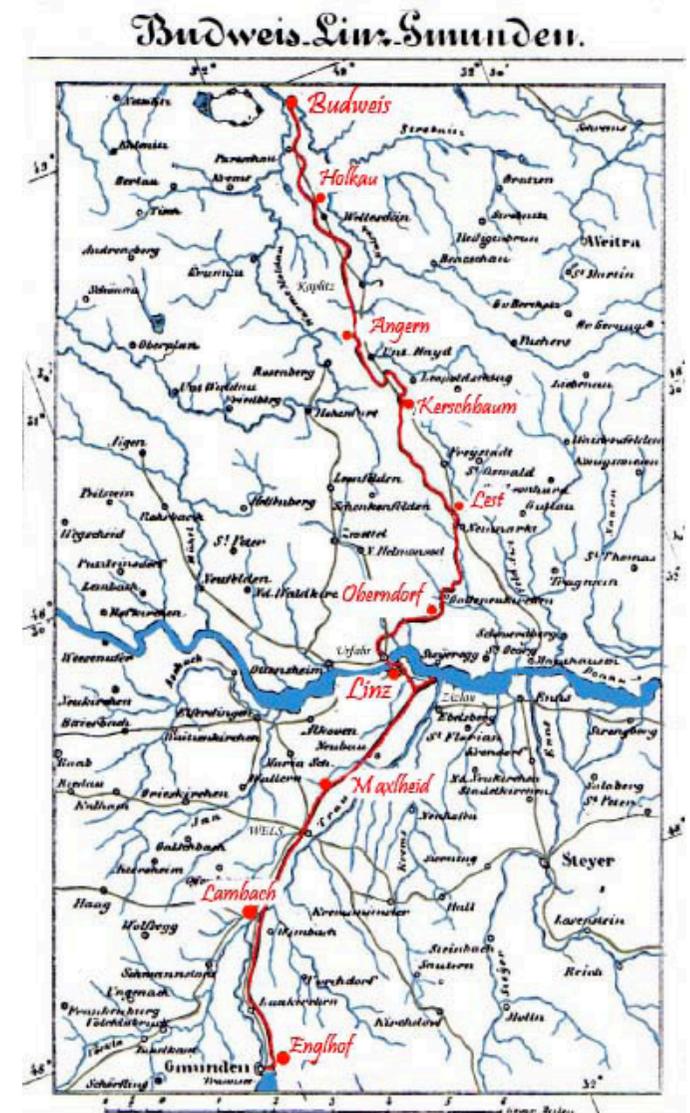


Abb.1 Streckenverlauf Budweis - Linz - Gmunden.

Relikte durch Stellung unter Denkmalschutz erhalten werden. Es wurde dabei aber klar, dass die ehemalige Pferdeisenbahn einer aktuellen Zustands- und Bestandserhebung bedurfte, und der Stand der wissenschaftlichen Erforschung dazu abzuklären ist.

Beim kritischen Sichten der Literatur zeigt sich, dass zahlreiche Druckschriften erschienen sind, die jedoch in variierter Form dieselben Quellen aufarbeiten. Die Behandlung des Themas „Pferdeisenbahn“ erfolgte im Wesentlichen in zwei publizistischen Themengruppen: Einmal die Schriften der Planer und Erbauer, von Vater und Sohn Gerstner, und zum Anderen das Aufarbeiten der ersten Eisenbahn am europäischen Kontinent nach ihrer Stilllegung 1872.

Die erste Druckschrift zum „bahnbrechenden“ Projekt des Franz Josef Gerstner erschien in Prag 1813.<sup>1</sup> Im Jahr 1824 veröffentlichte in Wien sein Sohn Franz Anton von Gerstner seine Schrift über die geplante Verbindung der Donau mit der Moldau durch eine Eisenbahn.<sup>2</sup> 1842, zehn Jahre nach der Eröffnung der Bahn liefert Franz Carl Weidmann das einzige, noch während der vierzigjährigen Betriebsdauer erschienene Werk.<sup>3</sup> Dazu kommen Berichte in verschiedenen Zeitungen, verfasst von einzelnen Fahrgästen, die über das damals einzigartige Erlebnis des neuen, erschütterungsfreien Reisens schrieben.<sup>4</sup>

Erstmals Vergleiche und Bewertungen durchzuführen ermöglichte das Kapitel

1 Gerstner Franz Josef, Zwey Abhandlungen über Frachtwägen und Straßen und über die Frage, ob und in welchen Fällen der Bau schiffbarer Kanäle, Eisenwege oder gemachter Straßen vorzuziehen sey., Prag, 18.

2 Gerstner Franz Anton Ritter von, Über die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau. Wien 1824.

3 Weidmann Franz Carl, Die Budweis-Linz-Gmundner Eisenbahn in der Geschichte ihrer Entstehung und Vollendung und in ihrer merkantilschen, strategischen, technischen und topographischen Beziehungen. Wien, 1842.

4 Oberösterreichs erste Eisenbahn in zeitgenössischen Schilderungen, siehe in: Oberösterreichische Heimatblätter, Jahrgang 16, Heft 2, 1962.



Abb. 2 Franz Anton von Gerstners Schrift als Grundlage zur ersten Eisenbahn Kontinentaleuropas.

„Pferdeeisenbahn“ in einem mehrbändige Werk zur Geschichte der österreichischen Eisenbahnen, das anlässlich des fünfzigjährigen Regierungsjubiläums Kaiser Franz Josefs im Jahr 1898 herausgegeben wurde.<sup>5</sup> Dort ist die Bahn im Ersten Band im Kapitel „Pferdeeisenbahnen“ behandelt, sicherlich in einer dem Anlass der Veröffentlichung entsprechenden manchmal allzu huldigen Weise, jedoch durchaus realitätsbezogen in Bezug auf die Auswirkungen auf die technischen Innovationen für die nachfolgenden Entwicklungen im Bahnbau. In weiterer Folge waren die Autoren, die die bis heute maßgeblichen Publikationen schufen, vorwiegend hohe Beamte, die bedingt durch ihr berufliches Umfeld mit dem Thema Eisenbahn befasst waren oder leichten Zugang zu dem entsprechenden Quellenmaterial besaßen. Von Enderes erschien 1926 eine Arbeit über die ehemalige „Holz- und Eisenbahn“.<sup>6</sup> Zum hundertsten Jahrestag der Bahneröffnung 1932 veröffentlichten die vom Österreichischen Forschungsinstitut für Geschichte der Technik herausgegebenen Blätter für Geschichte der Technik im ersten Heft Josef Sames Beitrag „Der Weg des Salzes von Linz bis Budweis“.<sup>7</sup>

In den Jahren der Zwischenkriegszeit und bis Kriegsende wurde seitens einzelner Autoren versucht, die seit 1918 auf dem Gebiet zweier Staaten befindliche ehemalige Bahnstrecke nach Schaffung des Protektorates Böhmen als ein Werk „deutscher Ingenieurkunst“ darzustellen. Der Name Gerstner war dafür ausreichend, obwohl Vater und Sohn in Böhmen geboren wurden und der Vater ausschließlich in Prag wirkte. Der oben genannte Enderes publizierte bereits 1932 einen Artikel mit dem Titel: „Was hat

---

5 Prochaska Karl, Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie., I. Band, Wien Teschen Leipzig 1898.

6 Enderes Bruno, Die „Holz- und Eisenbahn“ Budweis-Linz, das erste Werk deutscher Eisenbahnkunst., in: Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie, Band 16, Berlin 1926.

7 Sames Josef, Der Weg des Salzes von Linz bis Budweis., siehe in: Blätter für Geschichte der Technik, Erstes Heft, herausgegeben vom Österreichischen Forschungsinstitut für Geschichte der Technik, Wien 1932.

Gerstner dem deutschen Gesamtvolk gegeben?“<sup>8</sup>

Von Karl Feiler erschien 1952 „Die alte Schienenstraße Budweis – Gmunden“.<sup>9</sup> Darin sind zahlreiche Quellen der Archive in Linz, Wien und Prag erschlossen, wobei Feiler seine berufliche Tätigkeit, er war Beamter im Staatsarchiv in Wien, beim Zugang zum Archivmaterial sicherlich zu gute kam. Im Anhang sind 42 verschiedene Druckschriften angeführt, darunter auch die Protokolle der Generalversammlungen der Eisenbahngesellschaft und die Berichte des Bahnerbauers Gerstner an sie.

Als wichtigste Publikation zur Pferdeisenbahn gilt das 1982 von Pfeffer und Kleinhanns verfasste Werk „Budweis–Linz–Gmunden, Pferdeisenbahn und Dampfbetrieb auf 1106 mm Spurweite.“<sup>10</sup> Dabei wurde als Text der Nachdruck eines von Franz Pfeffer verfassten Artikels<sup>11</sup> aus dem Jahr 1951 verwendet und mit Abbildungen sowie von Günther Kleinhanns ausgeführten Plänen und Zeichnungen ergänzt. Pfeffer war Germanist und Historiker, wurde 1901 in Mauthausen geboren und war, als er seine Arbeiten über die Pferdeisenbahn verfasste, Direktor des Oberösterreichischen Landesmuseums. Er weist auf das Besondere und Neue der Gerstnerschen „Kunststraße“ hin, zeigt aber auch durchaus kritisch die Fehler und Irrtümer bei der Planung und beim Bau der neuen Bahn auf. Pfeffer war zu seiner Zeit sicher der tiefste Kenner der ehemaligen Pferdeisenbahn, seine Bestandserhebung der Überreste der Bahn zu Beginn der Fünfzigerjahre des zwanzigsten Jahrhunderts führten zu einer Wiederbelebung der

---

<sup>8</sup> Enderes Bruno, Was hat Gerstner dem deutschen Gesamtvolk gegeben? Siehe : Mitteilungen des Hauptverbandes deutscher Ingenieure in der Tschechoslowakischen Republik, Heft 13, Prag 1932.

<sup>9</sup> Feiler Karl, Die alte Schienenstraße Budweis-Gmunden. Ernstes und Heiteres aus dem Leben der einzig großen Überlandbahn mit Pferdebetrieb., Wien 1952.

<sup>10</sup> Pfeffer Franz, Kleinhanns Günther, Budweis-Linz-Gmunden, Pferdeisenbahn und Dampfbetrieb auf 1106 mm Spurweite. Wien, Linz 1982.

<sup>11</sup> Pfeffer Franz, Oberösterreichs erste Eisenbahnen in Oberösterreich., in: Oberösterreichische Heimatblätter, Jahrgang 5, Heft 2, Linz 1951.

Diskussion über deren notwendigen Erhalt. Die aus seinem Wissen gewonnenen Erkenntnisse besitzen noch heute volle Gültigkeit.

In dem von Franz Aschauer 1964 publizierten Buch „Oberösterreichs Eisenbahnen“ kann der Zusammenhang der Pferdeeisenbahn mit den anderen Bahnlinien des rasant wachsenden Eisenbahnnetzes in Oberösterreich nachvollzogen werden.<sup>12</sup>

Die aktuelle Situation der ehemaligen Bahn mit besonderem Schwerpunkt für den heute in Tschechien liegenden Teil liefert Ivo Hajn in seiner im Jahr 2006 erschienenen Arbeit „Die Pferdeeisenbahn Budweis – Linz – Gmunden“.<sup>13</sup> Darin sind auch die für den künftigen Erhalt der Überreste wichtigen Aktivitäten von Vereinen auf beiden Seiten der heute wieder offenen Grenze beschrieben und außerdem findet sich im Literaturverzeichnis eine aktuelle Auflistung der tschechischen Beiträge zum Thema Pferdeeisenbahn.

Eva Frodl-Krafts Buch „Gefährdetes Erbe – Österreichs Denkmalschutz und Denkmalpflege 1918 – 1945 im Prisma der Zeitgeschichte“ bildet eine wichtige Grundlage für den Themenbereich der Geschichte der staatlichen österreichischen Denkmalpflege, beginnend mit ihrer Gründung und den ersten Jahrzehnten ihrer Wirksamkeit.<sup>14</sup>

Als Grundlage aller dieser Arbeiten dienen die zahlreichen und vielfältigen Quellen in den Archiven. Die Archivalien der Ersten Eisenbahn-Gesellschaft wurden teils im Jahr 1902

---

<sup>12</sup> Aschauer Franz, Oberösterreichs Eisenbahnen, Geschichte des Schienenverkehrs im ältesten Eisenbahnland Österreichs., Wels 1964.

<sup>13</sup> Hajn Ivo, Die Pferdeeisenbahn Budweis-Linz-Gmunden, České Budějovice 2006.

<sup>14</sup> Frodl-Kraft Eva, Gefährdetes Erbe, Österreichs Denkmalschutz und Denkmalpflege 1918-1945 im Prisma der Zeitgeschichte., Wien, 1997.

vom Eisenbahnmuseum, teils 1913 von der Staatsbahndirektion Linz übernommen. Sie umfassen die Grundeinlösung, Bauverträge, verschiedene Korrespondenzen mit den Behörden und befinden sich heute im Österreichischen Staatsarchiv – Verkehrsarchiv in Wien, Pläne sind im historischen Planarchiv hinterlegt.<sup>15</sup>

Im Technisches Museum in Wien sind ebenfalls Bestände des ehemaligen Eisenbahnmuseums untergebracht, zudem auch Überreste des rollenden Materials, wie ein Personen- und ein Inspektionswagen und die „Gmunden“, eine der ersten für die Pferdebahnstrecke 1854 bei Wenzel Günther in Wiener Neustadt gebauten und eingesetzten Dampflokomotiven.

Bildmaterial und Unterlagen zum Thema finden sich im Oberösterreichischen Landesmuseum und im Oberösterreichisches Landesarchiv, beide in Linz, dort vor allem in der Sammlung „Franz Bergauer“, einer Sammlung des ehemaligen Ingenieurs beim Bau der Pferdeeisenbahn und danach langjährigen Betriebsinspektors. Darin enthalten sind Pläne, Bilder, Manuskripte und gedruckte Unterlagen über die Pferdeeisenbahn aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.<sup>16</sup>

Museumsbestände zum Bau und Betrieb lagern außerdem in Gmunden, Wels, Maxlhaid, Freistadt, Kerschbaum, Angern (Bujanov), Budweis und Prag.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Österreichisches Staatsarchiv – Verkehrsarchiv, 6 Kartons, VI A.

<sup>16</sup> Oberösterreichisches Landesarchiv Linz, Sammlung Bergauer, 7 Schachteln, 3 Handschriften, 2 Map-pen.

<sup>17</sup> Siehe etwa: Museum und Museumsbahn des Vereines der Freunde der Pferdeeisenbahn, Kerschbaum, Rainbach im Mühlkreis.

Pferdeeisenbahnmuseum BAHNZEIT, Landgasthof Maxlhaid bei Wels, Dr. Heinz Schludermann.

Südböhmisches Museum (Jihočeské muzeum), České Budějovice.

Südböhmisches Museum-Expositur Pferdeeisenbahn (Jihočeské muzeum, pobočka strážní domek-expozice koněspřežky), České Budějovice.

## 1.2. ARBEITSZIEL UND METHODIK.

Das Ziel der Arbeit ist eine effiziente Vorgehensweise beim Schutz und Erhalt der baulichen Überreste der Pferdeeisenbahn sowie ähnlicher Denkmale und Anlagen der Technikgeschichte, darüber hinaus eine Brücke bilden zwischen der Kulturgeschichte und technischen Denkmälern, um den staatlich verankerten Schutzgedanken mit den Schutzinteressen von privater Seite zu verbinden.

Der Wert der Überreste der Pferdeeisenbahn in der Chronologie. Der erste Teil zeichnet in deskriptiver Form die Entwicklungsgeschichte der Pferdeeisenbahn mit den nicht realisierten Vorgängerprojekten. Danach erläutern Beschreibungen den Bau, den Betrieb und die Gründe zur Einstellung der Bahn. Im zweiten und dritten Kapitel erfolgt eine Rückschau auf die Entwicklung der staatlichen Denkmalpflege in Österreich, eine Entwicklung, die zeitlich dort ihren Anfang nimmt, wo der Verfall der Relikte der Pferdeeisenbahn beginnt. Im Besonderen wird die beginnende Tätigkeit im Bereich des staatlichen Schutzes der wirtschaftsgeschichtlichen Denkmäler behandelt, der sich in den Zwanzigerjahren des 20. Jahrhunderts zu etablieren beginnt. Anschließend werden die denkmalpflegerischen Maßnahmen und Unterschutzstellungen zur Sicherung der baulichen Überreste der Pferdeeisenbahn nachgezeichnet, vorwiegend basierend auf Aktenbeständen des Bundesdenkmalamtes, wie etwa der umfangreichen Korrespondenz des Leiters des wirtschaftsgeschichtlichen Referates, August Loehr. Dazu kommt die Aufarbeitung der Quellen, die Interpretation der Fachliteratur, die Bauforschung und Befundung sowie die Begehung der Strecke.

Dabei wurde klar, dass die Relikte noch heute ein durchaus ganzheitliches Erkennen

der aufgelassenen Anlage ermöglichen und gerade die Form des erreichten Verfallszustandes der Brückenreste, Dämme und Einschnitte eine eigenständige authentische Kulturlandschaft gebildet haben.

Durch die theoretische Befassung mit dem Thema erfolgte zeitgleich die Aufarbeitung von Grundlagen zur Unterschutzstellung vom Verfall oder Zerstörung bedrohter Objekte. So konnten Erkenntnisse aus der Bestandserfassung in den durchgeführten Ermittlungsverfahren eingebaut werden. Dabei war das große Detailwissen von Christian Steingruber aus Linz sehr hilfreich, das er sich durch zahlreiche Begehungen und Nachforschungen aus Privatinteresse angeeignet hat. Gemeinsam mit Susanne Heilingbrunner, die am Bundesdenkmalamt in Linz die laufenden Unterschutzstellungen vorbereitet, wurden die entsprechenden Quellen im oberösterreichischen Landesarchiv gesichtet. In der dort verwahrten „Sammlung Bergauer“ wurden Detailinformationen zum Betrieb und zur Baugeschichte der Pferdeeisenbahn eingesehen und in die vorliegende Arbeit eingebaut. Eine große Anzahl der in den Archiven und an Ort und Stelle angefertigten und teilweise hier wiedergegebenen Photographien erstellte Michael Oberer, ebenfalls am Bundesdenkmalamt beschäftigt, wodurch zusätzlich ein wichtiger Neuzugang im Bildarchiv des Denkmalamtes erfolgen konnte.

Für die Zeit nach der Betriebseinstellung lieferten wichtige Informationen die Aktenbestände des Bundesdenkmalamtes und seiner Vorgängerorganisationen, die der „k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung beweglicher und unbeweglicher Kunstdenkmäler“ sowie die des Staatsdenkmalamtes. Die sich zu Ende des Neunzehnten- und zu Beginn des Zwanzigsten Jahrhunderts etablierende staatliche Denkmalpflege wird am Beispiel wesentlicher Entwicklungsschritte nachgezeichnet. Anhand von bisher ungesichteten Akten des Staats- und Bundesdenkmalamtes

konnten wichtige Detailinformationen für das beginnende Interesse für die Pflege wirtschaftsgeschichtlicher Denkmäler gewonnen werden.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Der Zugang zu den Aktenbeständen, wichtiges Detailwissen und freundschaftliche Unterstützung ist dem Archivar des Bundesdenkmalamtes Theodor Brückler zu verdanken.

## 2. DIE PFERDEEISENBAHN

### 2.1. VORLÄUFERPROJEKTE DER EISENBAHN BUDWEIS – LINZ – GmundEN

Wichtigstes Handelsgut war das Salz.

Das im Salzkammergut seit Jahrtausenden abgebaute Salz wurde in den Sudhütten von Hallstatt, Bad Ischl und Ebensee versiedet und Richtung Norden über die Traun bis an die Donau nach Mauthausen auf dem Wasserweg transportiert. Von dort wurde das Salz von den so genannten „Salzbauern“ mit Fuhrwerken zum südböhmischen Salzstapelplatz Budweis an der Moldau gebracht. Denn wichtigstes Absatzgebiet war das 1526 zum Habsburgerreich gekommene Königreich Böhmen, wo Salz nicht vorhanden ist. Die Nord-Südverbindung, die den Wasserläufen der Flüsse folgte ist jedoch durch die europäische Wasserscheide entlang der Höhenrücken des Böhmerwaldes unterbrochen.

So entstanden bereits ab dem vierzehnten Jahrhundert das Projekt den mühsamen Transport von der Straße oder von Saumpfaden auf ein schiffbares Kanalsystem umzulegen. Mit dem Überwinden der europäischen Wasserscheide sollte auf kürzester Entfernung die Donau mit der Moldau verbunden werden und eine schiffbare Wasserstraße von der Nordsee über Elbe, Moldau, Donau bis zum Schwarzen Meer herstellen.

Ein erstes Projekt, das sich die Realisierung dieses Vorhabens zum Ziel setzte, wurde im Jahr 1375 unter Kaiser Karl IV. begonnen, kam aber über erste Grabungsarbeiten



Abb. 3 Die Salzausfuhr aus dem oberösterreichischen Salzkammergut zu Beginn des 19. Jahrhunderts.

nicht hinaus.<sup>19</sup>

Albrecht Wenzel Wallenstein griff die Idee wieder auf und wollte aus eigenen Mitteln den Kanalbau finanzieren. Die Wirren des Dreißigjährigen Krieges unterbrachen die Vorbereitungen des Projektes, die Ermordung Wallensteins beendete 1634 auch diesen Anlauf.<sup>20</sup>

1706, während der Regierungszeit von Kaiser Josef I., befasste sich Lothar Vogemont, inspiriert vom südfranzösischen „Canal du Languedoc“, mit einem Kanalprojekt und verfasste darüber eine Arbeit.<sup>21</sup> Darin untersuchte er nicht nur kritisch die Machbarkeit des unter Kaiser Karl IV. geplanten und begonnenen Vorhabens, sondern bot auch zwei weitere Möglichkeiten der Streckenführung an: Von Linz nach Budweis über die Mühlviertler Feldaist und die böhmische Maltš (Malše) und weiters über den Waldviertler Kamp zur böhmischen Lainsitz (Lužnice). Der Tod des Kaisers im Jahre 1711 verhinderte auch hier eine Realisierung eines der ausgearbeiteten Projekte.<sup>22</sup>

Erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts kam es als Ergebnis beginnender Industrialisierung zu bedeutenden Produktionszuwächsen und damit verbunden zu starker Zunahme des Handels. Daraus resultierten zahlreiche Überlegungen zur Schaffung neuer, effizienter Verkehrsprojekte im Habsburgerreich. In Folge kam es dadurch auch zum Wiederaufleben des Wunsches nach einer Kanalverbindung im



Abb. 4 Der von Josef Rosenauer 1789 - 1791 errichtete „Schwarzenbergische Schwemmkanal“.

---

19 Hajn Ivo, Die Pferdeisenbahn Budweis – Linz - Gmunden, Veduta, České Budějovice 2006, S. 22 f.

20 Ebenda, S. 22.

21 Vogemont Lothar, Dissertatio de utilitate, possibilitate et modo conjunctionis Danubii cum Odera, Vistula et Albi fluvius per canalem navigabilem. 1706.

22 Hajn, Pferdeisenbahn, S. 22.

Gebiet Mühlviertel – Südböhmen. Während der Regierungszeit Maria Theresias wuchs das Problem der ungenügenden Transportwege zwischen Donau und Moldau an, sodass verstärkt nach Lösungen gesucht wurde. Zu diesem Zwecke errichtete man 1764 das „Navigationsdirektorium“ in Prag.

Die fähigsten Wasserbauer entwickelten Kanalpläne, verschiedene Projekte wurden zur Prüfung eingereicht:

Albert von Sterndahl plante 1768 die Verbindung mittels schiffbarer Kanalisierung der Aist. Zwischen Grein und Mauthausen hätte ein 15 Kilometer langer Kanal von der Donau bis zur Wasserscheide gebaut werden sollen. Die Weiterführung des Verkehrs bis an die Moldau sollte in Folge auf einer neu zu errichtenden Chaussee durchgeführt werden.<sup>23</sup>

Jean Le Maire, Herausgeber der hydrogeographischen Karte der österreichischen Länder, schlug 1786 die Aufstauung der Moldau bei Hohenfurth vor. Von dort sollte der Kanal weiter über die Naarn, die allerdings erst hätte schiffbar gemacht werden müssen, nach Grein zur Donau verlaufen. Ein für die damalige Zeit technisch nicht zu realisierendes Vorhaben, da die vorgesehene Staumauer bis zu zweihundert Meter Höhe erreichen hätte müssen. Damit wäre sie gleich hoch wie die Ende des 20. Jahrhunderts im Kärntner Maltatal errichtete Kölnbreinsperre geworden, die heute die höchste Staumauer Österreichs ist.<sup>24</sup>

Ein weiteres Kanalprojekt stammte von Josef Walcher aus dem Jahr 1773. Es war der am besten ausgearbeitete Vorschlag einer Donau–Moldau-Verbindung. Walcher war

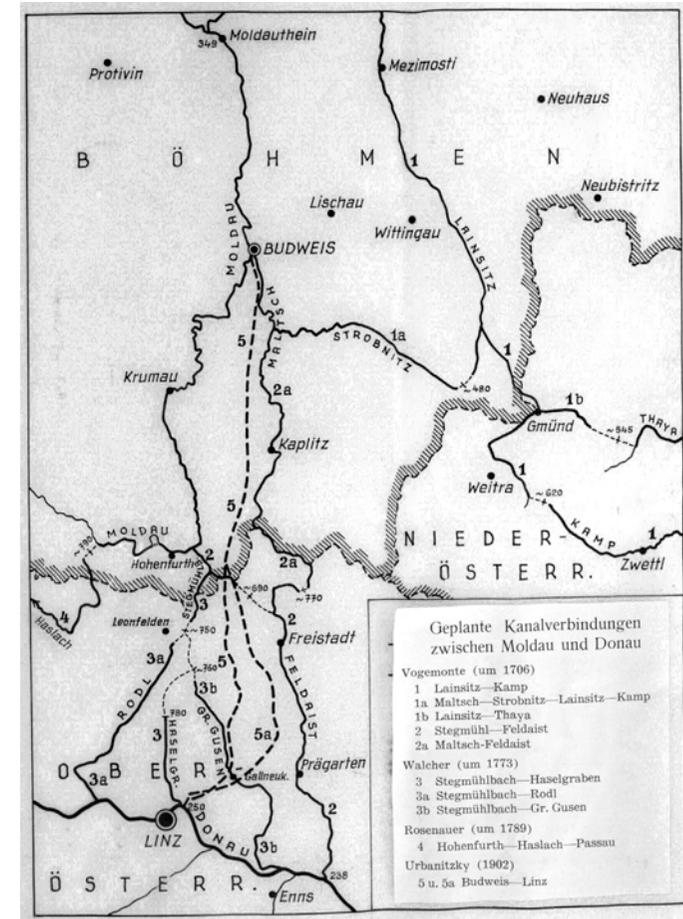


Abb. 5 Die verschiedenen geplanten Kanalverbindungen der Moldau mit der Donau.

23 Feiler, Schienenstraße, S. 15.

24 Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 16.

Professor für Mechanik und Direktor des Wiener Navigationsamtes. Sein Kanal sollte sich von Linz-Urfahr durch den Haselgraben bis zur Joachimsmühle bei Hohenfurth hochheben. Dort hätte er die Moldau an ihrem südlichsten Punkt erreicht und wäre mit 38 Kilometern Länge einer der kürzest möglichen geworden.<sup>25</sup>

Josef Rosenauer, Forstingenieur in Schwarzenbergschen Diensten, plante seine Trasse von Passau über Haslach nach Hohenfurth. Auch hier kam es zu keiner Realisierung, jedoch gelang es ihm als Einzigen einen Kanalbau umzusetzen. Der Schwarzenbergsche Schwemmkanal ermöglichte eine effizientere Nutzung des großen Holzreichtum des Böhmerwaldes. Der einträgliche Brennstoffmarkt der Residenzstadt Wien konnte so mittels Holzdrift wirtschaftlich erschlossen werden. 1789 bis 1791 gelang hier die erste und einzige Schaffung eines Wasserweges, wenn auch nur für den Transport von in Stücke gesägten Baumstämmen. Der Kanal war seiner Funktion entsprechend nicht schiffbar, nur für eine spezielle Art Fracht eingerichtet und dies nur in eine Richtung.<sup>26</sup>

Künstliche Wasserwege und die Flußschifffahrt generell zeigten sich Ende des 18.- Anfang des 19. Jahrhunderts in Österreich als kaum vorhanden. Ganz anders hingegen die große Dichte der Kanalsysteme Englands, Frankreichs oder Belgiens. Im eben errichteten Kaiserreich Österreich hatte lediglich das zugehörige lombardisch-venezianische Königreich ein dichtes und funktionierendes Kanalsystem, lediglich in Niederösterreich verband ab 1803 der „Wiener Neustädter Canal“ Wiener Neustadt mit dem Donaukanal in Wien. In Ungarn war 1801 die Verbindung der Donau mit der

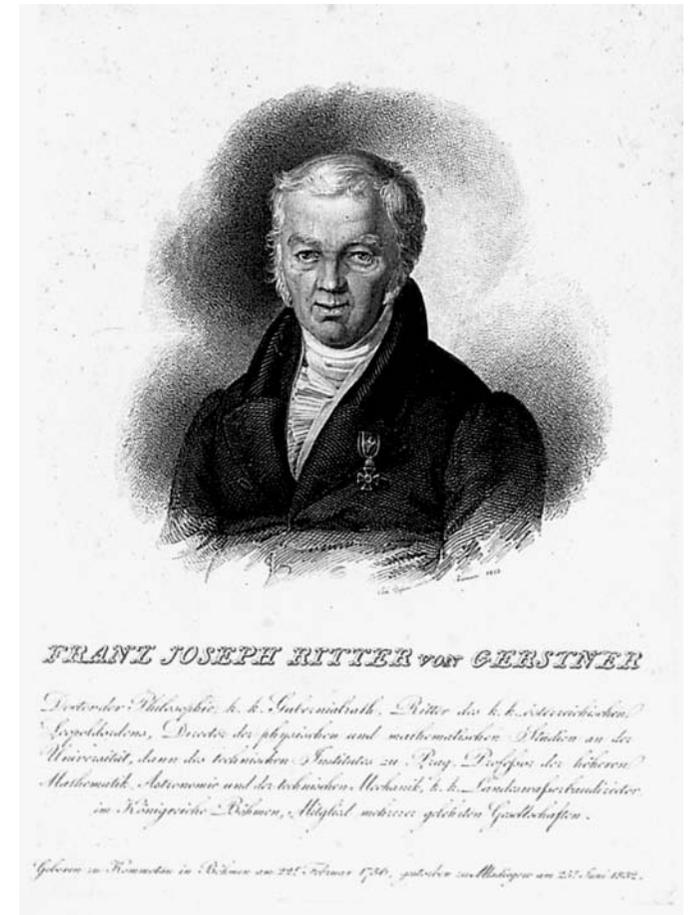


Abb. 6 Franz Josef Ritter von Gerstner, 1756 - 1832, Ordentlicher Professor für Physik und höhere Mathematik an der Universität Prag, k. k. Wasserbaudirektor.

<sup>25</sup> ebenda S. 16.

<sup>26</sup> Huemer-Kreiner Fritz, Ing. Josef Rosenauer. Der Schwarzenberg-Schwemmkanal. In: Mühlviertler Heimatblätter, Heft 1/2, 1965, S. 5 ff.

Theiss errichtet worden.<sup>27</sup>

Der Grund für das Fehlen eines ausgereiften und funktionierenden Binnenschiffahrtssystems im Großteil der Monarchie lag sicher in der gebirgigen Beschaffenheit des österreichischen Kerngebietes. Dies konnte auch der an und für sich hohe Stand des Ingenieurwissens auf dem Gebiet des Wasserbaus nicht in praktikable Systeme umsetzen. Unter den natürlichen Wasserstraßen des mitteleuropäischen Kernbereichs waren die Donau, die Elbe und die Moldau für den Frachtgütertransport die wichtigsten. Nicht nur technische Probleme, wie mangelhafte Wartung der Treidelwege und nachlässiger Flussbau erschwerten eine effiziente Nutzung, auch verwaltungstechnische Hindernisse bremsten den Warenfluss. Die Elbe floss durch zehn Staaten mit verschiedensten rechtliche Auflagen und Vorschriften. So gab es zeitweise 48 Zollstationen entlang der Elbe an denen 53 verschiedene Zölle eingehoben wurden.<sup>28</sup>

Die treibende Kraft diese Probleme zu lösen lag naturgemäß im Interesse der davon am meisten Betroffenen, der Kaufleute und Händler. Diese hatten als stärksten Fürsprecher zu einer befriedigenden Lösung des Verkehrsproblems den böhmischen Adel. Dieser war es, der die anfangs erwähnten Kanalprojekte betrieb und unterstützte. Auch der Ausbau der Moldau als wichtigen, die Elbe ergänzenden, Schifffahrtsweg in die Planungen miteinzubeziehen wurde von dieser Seite vehement gefordert, sicher auch in Hinblick auf die stärkere wirtschaftliche Nutzung der eigenen Besitzungen. Unter diesem Aspekt ist auch die Aktivität des Fürsten Anton Isidor von Lobkowitz zu sehen, der im August 1807 die „Böhmisch-hyrotechnische Privat-Gesellschaft“ gründete,

---

<sup>27</sup> Prochaska Karl, Geschichte der Eisenbahnen der Österreichischen-Ungarischen Monarchie, 1.Band, Wien-Teschen-Leipzig, 1898, Reprint 1999, Wien, S. 86 f.

<sup>28</sup> Ebenda, S. 86.

welche als Ziel die Regulierung und Schiffbarmachung aller größerer böhmischen Flüsse zum Ziele hatte. Dabei sollte aber auch mit Vorrangigkeit die lang erwünschte Verbindung der Moldau mit der Donau durch ein leistungsstarkes Kanalsystem realisiert werden. Bemerkenswert, aber nicht verwunderlich war deshalb auch die Zusammensetzung dieser Gesellschaft. Die 46 Mitglieder waren ausschließlich dem Adelsstand zugehörig, zehn Fürsten, dreißig Grafen, zwei Freiherren, zwei Mitglieder des Ritterstandes, ein Kreishauptmann sowie die „Königliche ungarische Gesellschaft für Kanal- und Schiffsverkehr“.<sup>29</sup>

Als „scientific Director“ wurde der Begründer und Direktor des Prager technischen Instituts, der späteren Technischen Hochschule, Franz Josef Gerstner berufen. Er lehrte dort höhere Mathematik und Mechanik. Geboren wurde er am 23. Februar 1756 im böhmischen Komotau und starb am 25. Juni 1832 in Mladiegow, ebenfalls in Böhmen gelegen. Gerstner studierte Mathematik und Technik an der Universität in Prag, kam 1781 nach Wien zu medizinischen und astronomischen Studien und im selben Jahr an die Prager Sternwarte. 1789 wurde er Professor für höhere Mathematik an der Prager Universität, 1806 schließlich Direktor des von ihm gegründeten technischen Instituts. Sein Arbeitsschwerpunkt lag auf dem Gebiet des Wasserbaus und neben der Lehre verfasste er zahlreiche wissenschaftliche Werke.<sup>30</sup> 1807 erhielt Franz Josef

Gerstner (die Erhebung in den erblichen Ritterstand erfolgte 1810) den Auftrag für die hydrotechnische Gesellschaft alle bisherigen Vorschläge zur Herstellung einer Wasserverbindung zwischen Moldau und Donau zu überprüfen, um daraus den

---

<sup>29</sup> Hajn, Die Pferdeisenbahn, S. 25.

<sup>30</sup> siehe etwa: Gerstner Franz Josef, Handbuch der Mechanik. 3 Bände, Prag 1831.

zweckmäßigsten für eine Durchführung zu empfehlen.

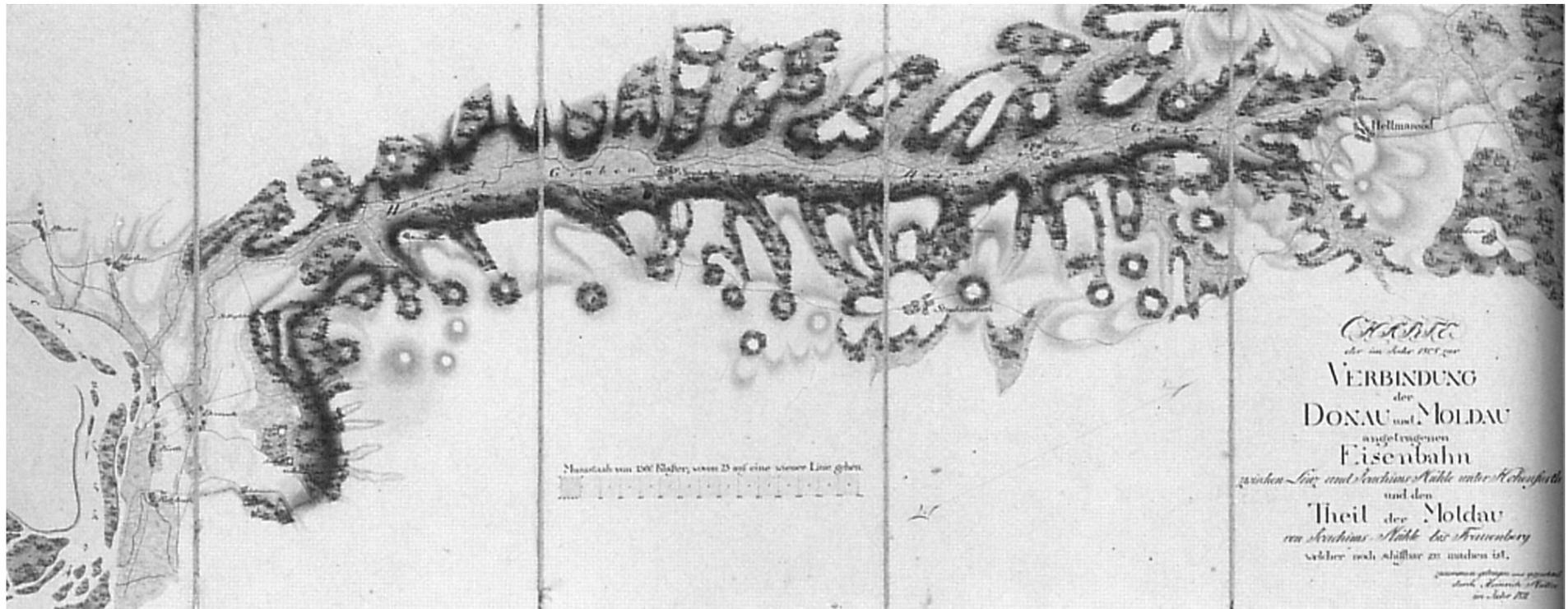


Abb. 7 Älteste Eisenbahnkarte Kontinentaleuropas von Heinrich Müller, 1811.

## **2.2. ERSTES EISENBAHNPROJEKT DES FRANZ JOSEF GERSTNERS, 1807.**

Die Auswahl Gerstners fiel auf das Kanalprojekt des Linzer Navigationsbaudirektors Josef Walcher, das dieser im Jahr 1773 ausgearbeitet hatte. Es handelte sich dabei um die kürzeste Kanaltrasse. Sie begann an der Moldau bei Joachimsmühle, unterhalb von Hohenfurt, verlief dann weiter im Stegmühlbach, Leerenbecherbach und Graßlbach. Die europäische Wasserscheide hätte im Miesenwald nördlich von Leonfelden überwunden werden sollen. Der Wasserweg hätte sodann über Glasau durch den Haselgraben und den Katzbach die Donau erreicht, wobei die Führung des Kanals parallel zur bestehenden Straße geplant war. Gerstners schriftlicher Bericht über das Projekt Walchers wurde am 31. Dezember 1807 vorgelegt und am 31. März 1808 der Generalversammlung der hydrotechnischen Gesellschaft in Prag vorgetragen.<sup>31</sup>

Der Inhalt des Gutachtens war sensationell: Der Bau eines Kanals, der die Moldau mit der Donau verbinden soll, sei unwirtschaftlich, die Errichtung würde äußerst große technische Schwierigkeiten bereiten und die Frachtverführung auf Kähnen keinen Zeitgewinn gegenüber dem Straßentransport bringen. Zur Realisierung des Projekts müsste man 243 Schleusen erbauen, wobei die Fahrt im Kanal sechs Tage dauern würde, die Baukosten einige Millionen Gulden betragen würden und die Benutzung überdies nicht das ganze Jahr hindurch zu gewährleisten sei. Die Lösung läge, so Gerstner, weder im Neubau eines Kanals noch im Ausbau der Chaussée, sondern darin, die Verbindung der Moldau mit der Donau zu Lande durch einen „Eisenweg“ herzustellen. Die Eisenbahn sollte in der Art wie sie in England in Entwicklung stehe,

---

<sup>31</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 17.

ausgeführt werden. Das Vorhaben könnte mit Baukosten von 800.000 Gulden ausgeführt werden.<sup>32</sup>

Gerstners Folgerungen erschienen den Mitgliedern der Generalversammlung durchaus schlüssig, weshalb der Bericht einstimmig angenommen wurde. Darüber hinaus wurde er beauftragt, umgehend die günstigste Bahntrasse zu erkunden und festzulegen.<sup>33</sup>

Trotz des 1807 proklamierten Willens zur Fortschrittlichkeit und einstimmiger Annahme des von Gerstner verfassten Berichts bildete sich in der Privat-Gesellschaft unter den allzu konservativen Mitgliedern eine Gegnerschaft zur Errichtung dieses noch unbekanntes Verkehrsmittels. Es zeigte sich, dass die konservative Haltung der Mitglieder mit der „Modernität“ des Vorhabens nicht miteinander vereinbar war. Das fortschrittliche Projekt wurde nicht weiter verfolgt, die hydrotechnische Gesellschaft löste sich auf. Die Verwirklichung des Projektes musste aber auch wegen der ganz Europa umwälzenden Ereignisse der Napoleonischen Kriege über Jahre hinaus zurückgestellt werden.<sup>34</sup>

Franz Josef Ritter von Gerstner fasste während der Kriegsjahre seine Überlegungen und Planungen in einem Druckwerk 140 Seiten starken zusammen, das auch später auf französisch und ungarisch erschien.<sup>35</sup>

Der von Gerstner ausgearbeitete Entwurf wurde im Jahr 1811 von Heinrich Müller als Karte festgehalten. Der Plan befindet sich heute im Verkehrsarchiv des Staatsarchivs

<sup>32</sup> Hajn, Die Pferdeisenbahn, S. 27.

<sup>33</sup> Ebenda, S. 27.

<sup>34</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 20.

<sup>35</sup> Gerstner Franz Josef, Zwey Abhandlungen über Frachtwägen und Straßen und über die Frage, ob und in welchen Fällen der Bau schiffbarer Canäle, Eisenwege oder gemachter Straßen vorzuziehen sey., Prag 1813.



Abb. 8 Kohlenförderung in Newcastle 1765

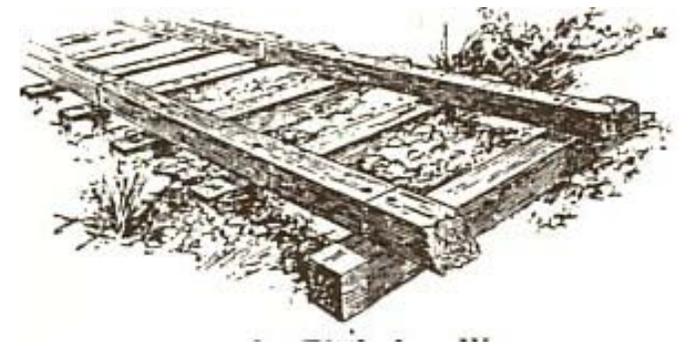


Abb. 9 „Einfacher Weg“ (single way).

in Wien und ist somit die älteste Eisenbahnkarte des europäischen Kontinents.<sup>36</sup>

Das Projekt sah vor, die Moldau auf einer Länge von 86,8 Kilometern ab Frauenberg bis Joachimsmühle schiffbar zu machen und von dort den Transportweg bis Katzbach auf einer Länge von 47,2 Kilometern als Eisenbahn bis an die Donau zu führen. Beginn war am rechten Moldauufer in 545 Meter Seehöhe, die Grenze zu Oberösterreich sollte bei Roßberg überschritten, die europäische Wasserscheide bei Rading überwunden werden. Von dort verlief die Strecke fast eben und erreichte bei Kilometer 28 den Bahnscheitelpunkt auf 796 Höhenmetern. Über Glasau zog sich die Trasse in einem gleichmäßigen Gefälle von 33,3 Promille am östlichen Rand des Haselgrabens entlang, hoch über der alten Straße bis nach St. Magdalena und Auhof. Nach einer großen Kehre erreichte der „Eisenweg“ die Donauebene und die Donau selbst bei den Mündungen des Hasel- und Katzbaches im Pleschingerarm in 253 Metern Höhe. Die 4,3 Kilometer bis Urfahr sind im Plan von Müller nicht eingetragen, die Weiterführung war aber wahrscheinlich wie beschrieben geplant. Die Länge der geplanten Nordrampe betrug annähernd 27 Kilometer, die der Südrampe 19 Kilometer, die Höhenunterschiede im Norden 250 Meter, im Süden 534 Meter. Vom Kanalprojekt des Josef Walcher aus dem Jahr 1773 wären von dessen Trassenführung schließlich nur Anfangs- bzw. Endpunkte der Strecke übernommen worden.<sup>37</sup>

Noch 1807 verwarf Gerstner sein zwar technisch durchführbares, aber unwirtschaftliches Projekt. Seine projektierte Bahnlinie war länger als die bestehenden Chaussées, die von Linz nach Budweis war 96 Kilometer lang und die von Mauthausen nach Budweis

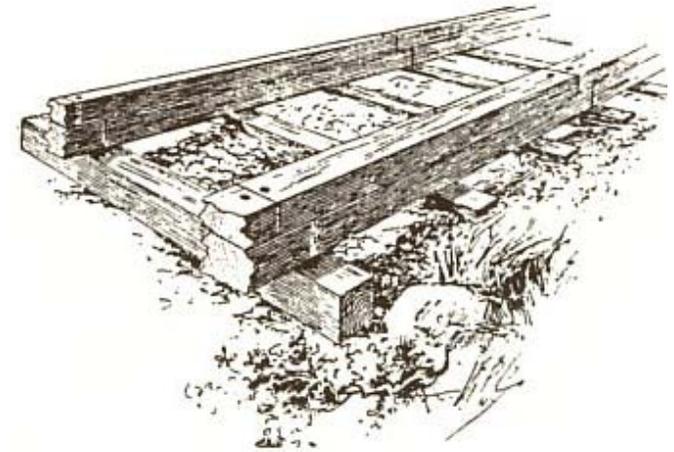


Abb. 10 „Doppelter Weg“ (double way).

<sup>36</sup> „Charte der im Jahre 1808 zur Verbindung der Donau und Moldau angetragenen Eisenbahn zwischen Linz und Joachims-Mühle unter Hohenfurt und den Theil der Moldau von Joachims-Mühle bis Frauenberg welcher noch schiffbar zu machen ist. Zusammen getragen und gezeichnet durch Heinrich Müller im Jahre 1811.“ Österreichisches Staatsarchiv Wien, Verkehrsarchiv, hier siehe Abb. 7.

<sup>37</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 18.

99 Kilometern. Zusätzlich wäre der Ausbau der Moldau von Budweis bis Joachimsmühle sehr aufwändig und teuer gekommen. Zudem wäre am oberen Ende des Haselgrabens bei Glasau auf einer Länge von 569 Metern eine übermäßig starke Steigung von 44 Promille zu überwinden gewesen.<sup>38</sup>

Die abgeänderte neue Strecke sollte den mühsamen Ausbau der oberen Moldau hinfällig machen und eine Eisenbahn direkt vom Salzstapelplatz Budweis über Welleschin (Vesin), Kaplitz (Kaplice), Freistadt nach Mauthausen führen. Durch die Täler der Maltzsch (Malse) und Aist könnte eine topographisch bedingt günstigere Trassenführung umgesetzt werden, die das Überwinden wesentlich geringerer Steigungen erlauben würden. Der Endpunkt Mauthausen hätte zudem den wesentlichen Vorteil geboten, den wichtigen Verkehrsweg auf und entlang der dort in die Donau einmündenden Enns mit einbeziehen zu können. Damit wären die alten und wertvollen Produktionsstätten der Eisengewinnung und -verarbeitung in die Verbindung der Nordsee über Elbe, Moldau, Donau bis zum Schwarzes Meer mit eingebunden gewesen. Die lange gewünschte Verbindung der Steiermark mit Böhmen wäre so realisiert worden.

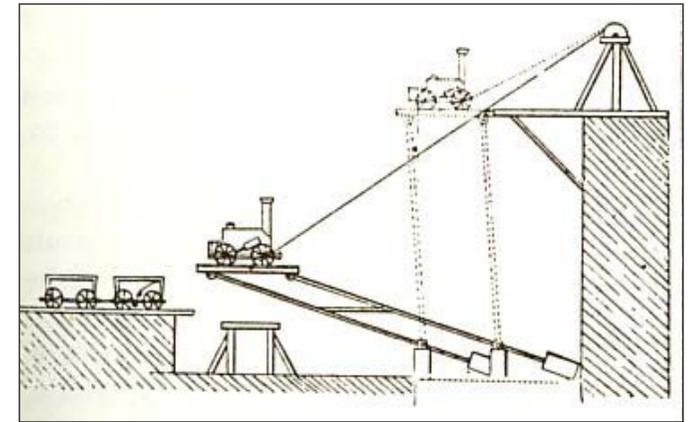


Abb.11 Englische „Eisenbahnschleuse“.

<sup>38</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 18.

### 2.3. DAS ENGLISCHE VORBILD.

Obwohl Franz Josef von Gerstner das englische Eisenbahnwesen nur aus der Literatur kannte, war sein Zugang zu den damals noch nicht gelösten Problemen des frühen Eisenbahnwesens offenbar gerade durch die eigenen Überlegungen kreativ und visionär. Die englischen Bahnen waren in erster Linie für den Werksverkehr innerhalb der Kohlengruben gedacht, oder um von dort aus über kurze Strecken zu den nächstgelegenen Verladestellen an den Kanälen oder Seehäfen zu gelangen.

Ende des 18. Jahrhunderts war durch die beginnende Industrialisierung Englands großer Bedarf nach Kohle entstanden. Der Einsatz der ersten Dampfmaschinen, die Verhüttung des Eisenerzes in Kokshochöfen und die stark anwachsende Verwendung der Kohle für die Beheizung der Häuser in London und anderer englischer Großstädte steigerten den Abbau. Große Vorkommen fanden sich im Nordosten Englands. Der Transport wurde durch Packpferde zum nächsten schiffbaren Wasserweg durchgeführt. Zunehmend kamen von Pferden gezogene Lastkarren zum Einsatz, der schlechte Zustand und ungeeignete Unterbau des Wegenetzes machte jedoch, speziell bei den feuchten Klimaverhältnissen, eine effiziente Nutzung kaum möglich. Abhilfe schuf das Errichten der „tramroads“, einer mit Holzbohlen ausgelegter Spur im Erdreich, die es einem Pferd ermöglichten, eine Tonne Kohle bis zu zehn Meilen im Tag zu befördern. Eine Steigerung der Transportkapazität gegenüber dem herkömmlichen Transport auf Güterwegen um das Vierfache.<sup>39</sup>

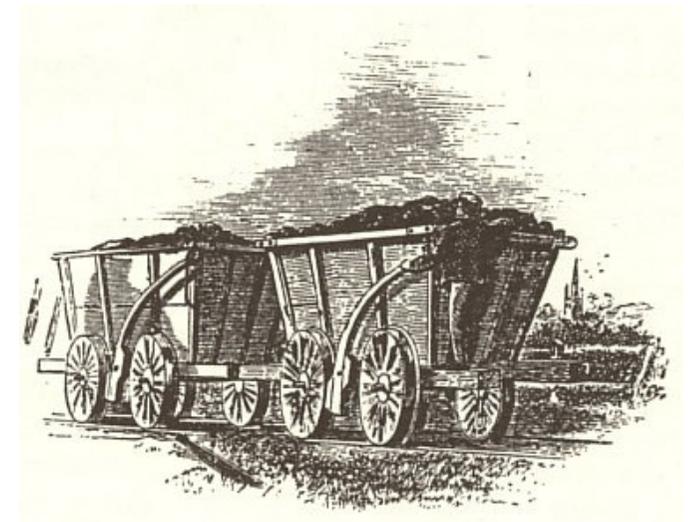


Abb. 12 Kohlenwagen mit Zweiradbremse.

---

<sup>39</sup> Prochaska, Geschichte der Eisenbahn, S. 6 f.

Die Abnutzung der „trams“ durch die eisenbeschlagenen Karrenräder war jedoch sehr hoch, die Auswechslung kostspielig, weshalb man dazu überging, auf steilen Strecken und in Krümmungen die Holzbohlen mit dünnen schmiedeeisernen Platten („plate-ways“) aufzubringen. In „Jaa’s Voyages Metallurgiques“<sup>40</sup> heißt es dazu: „[...] Wenn die Strasse in sechs Fuss Breite ausgesteckt, und die Steigungen bestimmt sind, wird die Erde mehr oder weniger, wie es dem Ebenen des Grundes entspricht, ausgehoben; sonach werden auf der ganzen Länge der Bahn 4, 5, 6 bis 8 Zoll dicke Eichenpfosten 2 bis 3 Fuss von einander entfernt quer verlegt, und darauf 6 bis 7 Zoll breite und 5 Zoll hohe vierkantige Eichenbohlen mittels Holzzapfen befestigt; sie werden in der Regel 4 Fuß von einander entfernt gelegt, was der inneren Breite der Strasse entspricht.“ Diese Konstruktionsart wurde als der „Einfache Weg“ (single way) bezeichnet. Als Weiterentwicklung verkleinerte man, um Schienenbrüche zu reduzieren, die Wagengröße und setzte auf die Holzschienen ein weiteres Paar auf, das durch Holzdübel mit den darunter liegenden verbunden wurde. Dieser „Doppelte Weg“ (double way) hatte einerseits den Vorteil des höheren Widerstandsmomentes durch größere Trägerhöhe und andererseits war nach Verschleiß ein leichtes Auswechseln der oberen Bohlenlage möglich, ohne in das aufwändige darunter befindliche Bauwerk eingreifen zu müssen. Die Innenseiten der oberen „trams“ waren hochgezogen und mit Bandeisenstreifen geschützt, um die Wagen leichter in der Bahn halten zu können. Da sich die Verbindungen leicht lockerten, ging man von diesem System ab, rundete die Ränder der oberen Balkenlage ab und versah eine Seite der Räder mit vorstehenden Flanschen.<sup>41</sup>

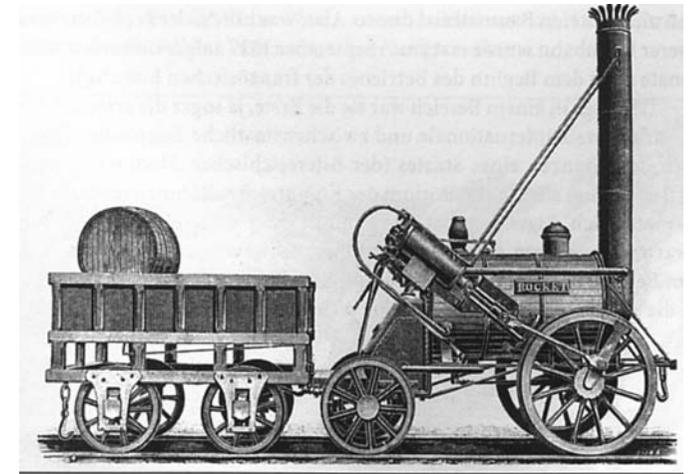


Abb. 13 George Stephenson's „Rocket“

<sup>40</sup> Jaa 's voyages metallurgiques, 1765, zit. nach: Prochaska, Geschichte der Eisenbahn, S. 7.

<sup>41</sup> Prochaska, Geschichte der Eisenbahn, S. 8.

Im Jahr 1767 sank der Eisenpreis, aus Gründen einer Wirtschaftskrise so stark, dass die Colebrook–Eisenwerke in Shropshire erstmals die Produktion von verschleißarmen gusseisernen Schienen aufnahmen, die vorübergehend als Notlösung verlegt wurden, sich jedoch so bewährten, dass in Folge alle Bahnen am Colebrooke damit belegt wurden. 1776 gelang es den Norfolkischen Kohlewerken bei Sheffield dem Problem des Entgleisens der Wagen ihrer Bahnen in der Art entgegenzuwirken, indem man an der Außenseite der Schienen eine Randleiste aufbrachte. Die damals übliche Spurbreite der englischen Straßenfuhrwerke betrug fünf Fuß. Dies war auch der Abstand der zwischen den beiden außen liegenden Randstreifen eingehalten werden musste. Zog man rechnerisch die beiden Breiten der Räder ab, ergab sich zwischen den Schienen eine lichte Weite von 4 Fuß und 8,5 Zoll (1,435 Meter), das bis heute gültige Maß für die „Normalspur“. <sup>42</sup>

Die Randleiste kam später auch auf der Innenseite der Schienen zu liegen, was aber bei Verschmutzung leicht zum Herausspringen der Räder führte, weshalb William Jessop 1789 auf das bei den Holzschienen angewandte System der beiderseitig an den Rädern aufgebrachten Spurkränze zurückgriff. Dies führte jedoch zu starken Verschleißerscheinungen sowohl an den Schienen als auch an den Rädern, außerdem war durch den auftretenden Reibungswiderstand zwischen Spurkränzen und Schienen eine höhere Zugleistung notwendig, das wiederum hatte eine geringere Frachtleistung zur Folge. <sup>43</sup>

Eine Innovation des Jahres 1800 durch Benjamin Outram bezog sich auf den

---

<sup>42</sup> Ebenda, S. 8.

<sup>43</sup> Ebenda, S. 8.

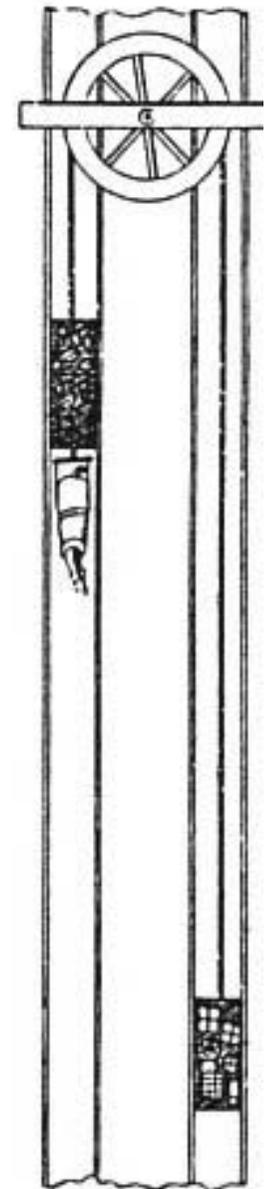


Abb. 14 Gegenzug durch Ballastwagen.

Gleisunterbau. Durch unterschiedliche Setzungen des Untergrundes kam es häufig zum Bruch der spröden gusseisernen Schienen. Bei dem Bahnprojekt in Little Eton in Derbyshire brachte Outram eine neue Schienenform heraus, die drei Fuß lang war und an der Unterseite entsprechend dem Kraftverlauf folgende Rippen aufwies. Diese neuen „Fischbauchschiene“ waren nur mehr an ihren Enden auf Steinquadern (stoneprops) aufgelagert, den Zwischenraum zwischen den Steinunterlagen überspannten sie frei schwebend.<sup>44</sup>

Der rasante Aufschwung des englischen Eisenbahnwesens zu Beginn des 19. Jahrhunderts begründete sich auf die explosionsartige Zunahme des Rohstoffbedarfs der Industrie und außerdem profitierte das neue Verkehrsmittel Bahn vom Fehlen eines leistungsfähigen für den Wagentransport geeigneten Straßennetzes. Schon früh wurde daher der Rohstofftransport, der seit dem Mittelalter auf dem Rücken von Packpferden durchgeführt wurde, auf den Transport mit Kähnen umgelagert. Die flache Tektonik, die große Vielzahl schiffbarer Flüsse begünstigten in England den Ausbau eines dichten Kanalnetzes. Die Beispiele englischen Eisenbahnbaues, die die Planungen Gerstners bis zum Jahr 1807 beeinflussten, waren erste kurze Frachtbahnen, die, von Pferden gezogen, die Lücken zwischen Bergwerken und Wasserstraßen schlossen.

Ein starker Impulsgeber für den Aufschwung des Bahnwesens in England war auch die unerträglich gewordene Monopolisierung der Wasserwege durch die Kanalbesitzer. Der Wunsch, sich diesem Monopol zu entziehen, führte dazu, die Bahnen nicht nur in den Kohlengruben zum Einsatz zu bringen, sondern sie als Straßen zwischen den

---

<sup>44</sup> Ebenda, S. 9.

Städten zum Gütertransport zu nützen. 1801 wurde die erste Konzession Englands für eine öffentliche Pferdebahn, die Surreybahn bei London, erteilt. Im Jahr 1825 waren in England 29 Pferdebahnen von insgesamt 256 Kilometern Länge für Güter- und teilweise auch für die Personenbeförderung in Betrieb.<sup>45</sup>

Die erste Eisenbahnstrecke der Welt mit Dampfbetrieb, die im Nordosten Englands die Orte Bishop Auckland, Shildon, Darlington, Stockton-on-Tees und Port Darlington (heute Middlesbrough) auf einer Länge von 26 Meilen verband, wurde im Jahr 1818 zum Bau noch als „tramway“ mit Pferdebetrieb eingereicht. Erst 1821 wurde die Errichtung einer „railway“ beschlossen, bei der die von George Stephenson entwickelten Dampflokomotiven zum Einsatz kamen. Die Jungfernfahrt des ersten, von der Lokomotive „Nr. 1“ gezogenen Zuges fand am 27. September 1825 statt.<sup>46</sup>



Abb. 15 Franz (Francesco) Zola, 1795 - 1847

---

<sup>45</sup> Aschauer Franz, Oberösterreichs Eisenbahnen, Geschichte des Schienenverkehrs im ältesten Eisenbahnland Österreichs, herausgegeben vom Amt der OÖ. Landesregierung in Linz, 1964, S. 14.

<sup>46</sup> Prochaska, Geschichte der Eisenbahn, S. 28.

#### 2.4. EINE „SEHR GUTE KUNSTSTRASSE“.

Das Visionäre und über das englische Vorbild hinausgehende an Franz Joseph von Gerstners Ideen lag in der Nutzung der Eisenbahn als künftiges öffentliches zwischenstaatliches Fernverkehrsmittel. Die Eisenbahn stellte für ihn eine Verbesserung und Weiterentwicklung der „Chaussée“ dar, das zu Beginn des 19. Jahrhunderts leistungsfähigste Wegenetz zu Lande. Der Vorteil der neuen Bahn lag in möglichst ausgeglichenen Richtungs- und Höhenverhältnissen, also große Kurvenradien bei geringer Steigung. Diese, laut Gerstner, „sehr gute Kunststraße“ bot gegenüber der herkömmlichen Straße durch den geringeren Rollwiderstand höhere Frachtgeschwindigkeiten und durch die ausgeglichenen Steigungsverhältnisse acht- bis zehnfach höhere Frachtlasten bei gleichem Vorspann.<sup>47</sup>

Bemerkenswert war Gerstners Vorschlag, die neue Eisenbahn nicht als ein auf Gewinn orientiertes Privatunternehmen zu betreiben, sondern entsprechend den bestehenden Staatsstraßen die Bahn als öffentliche „Chaussée mit Schienen“ anzulegen. Der Bau sollte von den am meisten profitierenden Grundherrschaften entlang der Strecke errichtet werden, die Erhaltung jedoch der öffentlichen Straßenverwaltung aufgetragen werden. Von den Staatsstraßen übernommen, und seither als selbstverständlich angesehen, wurde der Grundsatz des „ununterbrochenen Verkehrs“ im Eisenbahnbetrieb. In England wurden Bahnen nur in ebenem oder maximal fünf Promille geneigtem Gelände geplant oder gebaut, steilere Teilstücke wurden jedoch als schiefe Ebenen ausgeführt.

---

<sup>47</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 19.

Dort wurden die bergwärts fahrenden Züge durch wasser- oder dampfbetriebene Seilwinden hinaufgezogen oder über Umlenkrollen vom schwereren talwärts fahrenden Zug mitgenommen. Gerstner geplante Innovation, die Bahn ohne Unterbrechung dafür über eine längere Strecke zu führen, bildete die Grundlage für die Planung der Semmeringbahn (1848 – 1854). Die Überwindung von 540 Höhenmetern bis zu einem Scheitelpunkt auf 800 Metern ohne Seilrampen war zu dieser Zeit noch keineswegs allgemein gültige technische Selbstverständlichkeit. Die eisenbahntechnischen Planungsvorgaben Gerstners bildeten jedoch die Grundlage für die internationale Vorreiterrolle des österreichischen Gebirgsbahnbaus unter den Ingenieuren Karl Ritter von Ghega (1802-1860) die Semmeringbahn und Karl Wurmb (1850-1907) mit der Tauernbahn. Die spätere Anwendung eines reinen Adhäsionsbetriebes beim Bau von Gebirgsbahnen mit durchgehenden langen Steilrampen beruht auf den frühen Konzepten Gerstners für den Bau seiner „Kunststraße“.<sup>48</sup>

Die Projektausarbeitung der Bahn Gerstners war so weit fortgeschritten gewesen, dass die Vermessungsarbeiten im Gebiet der Flüsse Malsch und Aist hätten beginnen können. Die napoleonischen Kriege des Jahres 1809 beendeten jedoch bis auf Weiteres die Ausführung.



Abb. 16 Franz Anton Ritter von Gerstner, 1796 - 1840. Nach Philosophie- und Technikstudium in Prag Professor für praktische Geometrie am Polytechnischem Institut in Wien. Nach Erteilung des Privilegiums Planer und Bauleiter der Pferdeisenbahn Budweis - Lnz.

48 Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 20.

## 2.5. BAHNPROJEKT GMUNDEN – DONAU 1815 – 1831.

Bereits acht Jahre nach Vorliegen des Gerstnerschen Eisenbahnprojekts wurde, ebenfalls als Alternative zu einem Kanalprojekt, die Verlegung des Salztransportes von der Traun auf eine „Holz – und Eisenbahn“ vom Gmundner Traunseehafen bis zum Mündungsbereich der Traun in die Donau bei Linz überlegt. Betrieben wurde das Projekt vom Verkehrsreferenten der Salinenverwaltung, Johann Nepomuk von Adlersburg, der Ideen des bayrischen Eisenbahnpioniers Josef von Baader aufgriff. Dieser schlug 1814 den Bau einer Pferdeeisenbahn von Nürnberg nach Fürth vor. Die sechs Kilometer lange Bahn konnte jedoch erst 1835 eröffnet werden. Als erste deutsche Eisenbahn war sie als alternativ pferde- und dampfbetriebene Anlage konzipiert, weshalb man glaubte, mit der Anschaffung einer einzigen Lokomotive das Auslangen finden zu können. Adlersburgs Antrag, eine Bahn an Stelle des von der Salinenverwaltung favorisierten Kanalbaues von Lambach bis zur Traunmündung zu errichten, wurde im Jahre 1816 der Linzer Baudirektion zur Prüfung übergeben.<sup>49</sup>

Aber auch der Linzer Baudirektor Ferdinand Mayer selbst legte drei Vorschläge mit entsprechenden Kostenberechnungen für die Verbindung von Lambach zur Donau vor:

- Bau eines Traunkanals: 1,000.000 fl C. M.
- Regulierung der Traun: 226.000 fl C. M.

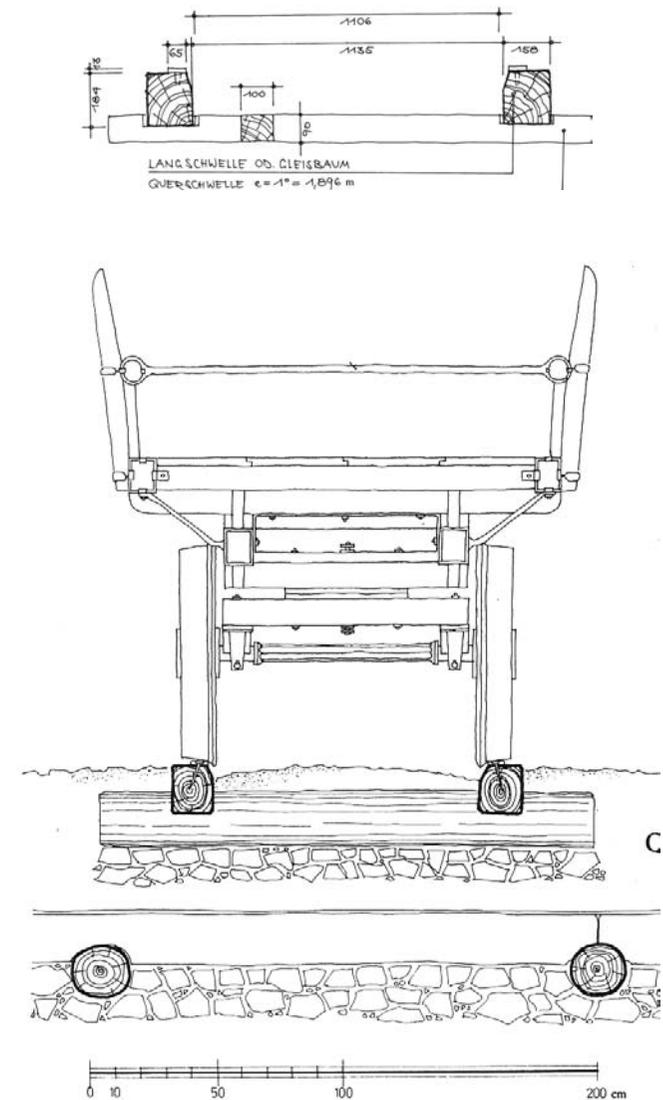


Abb. 17 Oberbau der Pferdeeisenbahn mit Flachschiene (um 1840).

<sup>49</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeeisenbahn, S. 21.

- Bau einer Pferdeeisenbahn von Lambach bis Zizlau: 280.000 fl C. M.

Die Salinenbehörde hielt jedoch am herkömmlichen System des Salztransportes auf der Traun fest. Noch acht Jahre nach dem Vorliegen der Berechnungen Mayers vertrat die Hofkammer 1824 die Meinung, wonach bei einem Vorhandensein von Wasserwegen sich der Eisenbahnbau erübrige. Noch für das Jahr 1825 wurde deshalb eine erste Rate für die Traunregulierung freigemacht. Die Aufhebung des ärarischen Monopols für den Salzhandel in Ober- und Niederösterreich am 1. April 1824 brachte jetzt für die kontroversen Überlegungen gänzlich andere Voraussetzungen. Die Salzverfrachtung wurde an private Großfrächter übertragen, die dazu übergingen den Transport des Salzes aus Wirtschaftlichkeitsgründen verstärkt auf die Straße umzulegen. Nach Berechnung der neuen Spediteure erforderte nämlich der Landtransport, zur allgemeinen Überraschung, nur die Hälfte der Transportkosten zu Wasser.<sup>50</sup>

Im Jahre 1827 suchte Franz Zola, der bereits am Bau der Budweiser Linie als Ingenieur beteiligt war, um die Erteilung eines fünfzigjährigen Privilegs zur Errichtung einer Pferdeeisenbahn von Gmunden nach Linz an. Zola wurde als Francesco Zola 1795 in Venedig geboren und studierte in Padua (biografisch identisch mit seinem um sieben Jahre jüngeren Kollegen Carlo Ghenga). Da Venedig ab 1797 österreichisch war, trat Zola als Spezialist für Bodennivellierungen in die kaiserliche Armee als Offizier im Geniestab ein. 1819 quittierte er den Militärdienst, blieb aber im Staatsdienst und wechselte in das Amt für Katastralvermessung nach Triest. Von dort wurde er vom Sohn Gerstners, Franz Anton, für den Bau der Pferdeeisenbahn abgeworben.

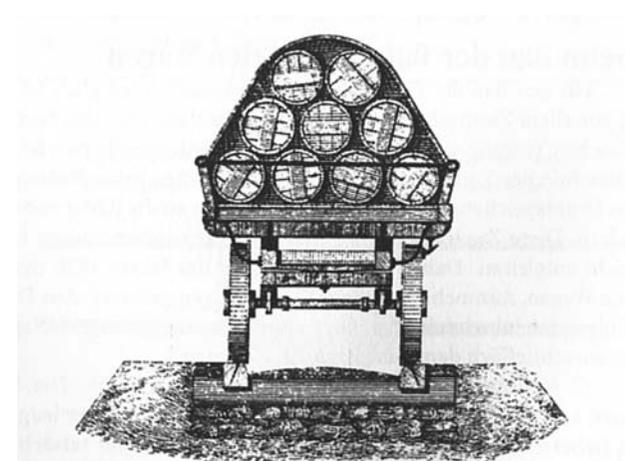
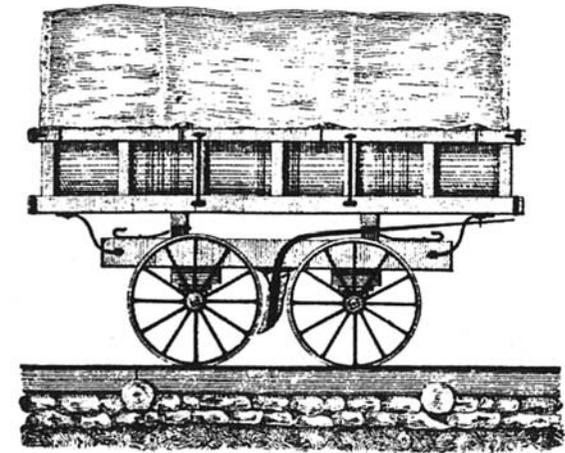


Abb. 18 Gedeckter Wagen für den Salztransport

<sup>50</sup> Ebenda, S. 21.

Nach Fertigstellung der Bahn war er beim Bau der Maximilianischen Artilleriebefestigung um Linz als Vermessungsingenieur beteiligt. Zola versuchte danach sein Wissen im Ausland einzusetzen und wandert deshalb nach Frankreich aus, wo er jedoch bereits im Jahr 1847 in Marseille starb. Sein Sohn Emile sollte einer der bedeutendsten französischen Schriftsteller werden.<sup>51</sup>

Die Salinenbehörde stieg auch bei dem Projekt Franz Zolas nicht ein. Die Gründe dafür lagen in der Angst, nicht ersetzbare Verluste einfahren zu müssen. Denn Zola beabsichtigte nicht nur Salz auf der neuen Bahn zu transportieren, sondern auch den großen Holzreichtum des Salzkammerguts zu vermarkten. Damit machte er sich jedoch die mächtige Salinenverwaltung zum Gegner, die befürchtete, das wertvolle Holz für die Sudhütten der Salinen zu verlieren. Zudem brachten die Angst um Verluste der Wassermauten und die zu erwartende Arbeitslosigkeit der Schiffsleute von Gmunden und Stadl eine starke Ablehnung des neuen Transportkonzeptes. Ein reduziertes Projekt, nämlich die Strecke nur von Lambach aus bis nach Linz zu errichten, wurde ebenfalls überlegt. Auch hier blieb das Unternehmen trotz intensiver Vorarbeiten stecken, ein Umstand, der Franz Zola zwang, die Konzession aus Geldmangel und Zeitdruck im Jahre 1831 zu verkaufen.<sup>52</sup>

Die neuen Konzessionsträger hatten ebenfalls mit unvermindert starker Ablehnung zu kämpfen, die Privilegiumsfrist konnte nicht eingehalten werden, das Privileg verfiel.



Abb. 19 Gedeckter Güterwagen, Modell.

---

<sup>51</sup> Hajn, Die Pferdeisenbahn, S. 45.

<sup>52</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 50.

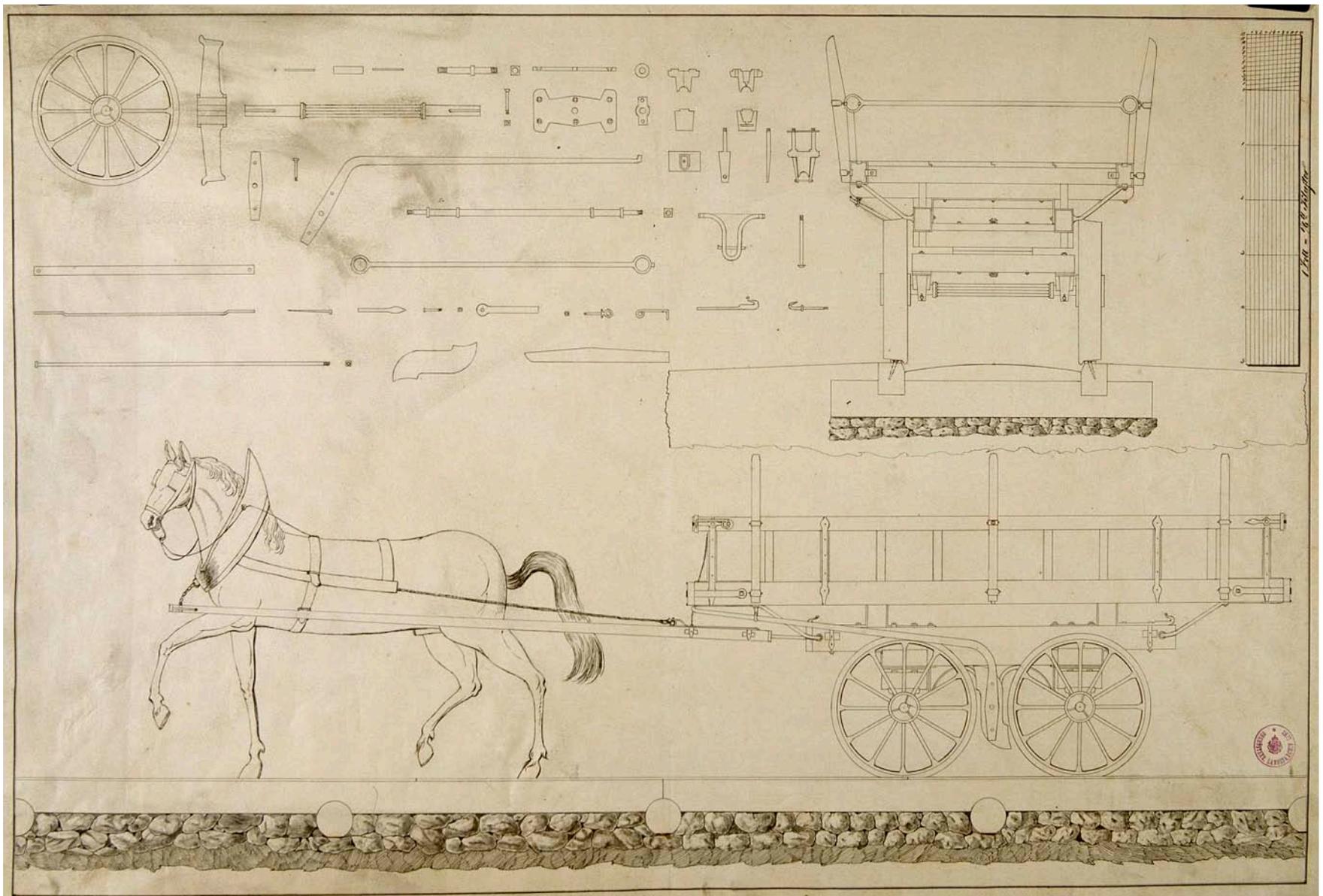


Abb. 20 Konstruktionszeichnung eines offenen Frachtwagens.

## 2.6. DER BAU DER STRECKE BUDWEIS – LINZ.

Das Ende der Kriege und die Neuordnung Europas durch den Wiener Kongress brachten schließlich den Durchbruch im großräumlichen Denken. Das betraf auch das überregionale Verkehrs- und Transportwesen. Eines der Ergebnisse des Wiener Kongresses bereite die freie Binnenschifffahrt vor. Das betraf auch die Aufhebung der verschiedenen Mautgebühren und Abgaben. So wurden zum Beispiel durch die Staaten entlang der Elbe zeitweise an 48 Zollstätten bis zu 53 verschiedene Zölle eingehoben. Im Jahr 1819 traten deshalb auf Veranlassung Österreichs in Dresden die „Elbschiffahrts-Commissarien“ zusammen, die nach langen Konferenzen, im Juni 1821 die freie Schifffahrt auf der Elbe beschlossen. Das führte verständlicherweise zu einem starken Aufleben der Idee, eine Verbindung der Elbe über die Moldau mit der Donau herzustellen. An die österreichische Regierung wurde eindringlich der Wunsch herangetragen, alles zu unternehmen, um endlich den durchgehenden Verkehrsweg von Hamburg nach Wien herzustellen.<sup>53</sup>

Der Präsident der Wiener „Kommerz-Hofkommission“, Philipp von Stahl, beauftragte daraufhin 1821 Franz Josef von Gerstner, die Arbeiten zur Realisierung des elf Jahre zuvor eingestellten Bahnprojektes wieder aufzunehmen. Dieser empfahl jedoch in Hinblick auf sein fortgeschrittenes Alter, an seiner Stelle seinen Sohn Franz Anton mit den Arbeiten zu betrauen.<sup>54</sup>



Abb. 21 Schienenstück; ein Schwachpunkt waren die auf die Gleisbäume genagelten Flachschiene, die sich nach Belastung leicht lösten.



Abb. 22 Granitaufleger für die Gleisbäume, noch heute sichtbar im Tal der Kleinen Gusen bei Neumarkt im Mühlviertel.

<sup>53</sup> Verhandelt wurde von Vertretern aus Österreich, Preußen, Sachsen, Hannover, Dänemark, Mecklenburg, Sachsen-Anhalt und Hamburg. Vgl. Prochaska, Geschichte der Eisenbahn, S. 86.

<sup>54</sup> Ebenda, S. 91.

Franz Anton von Gerstner wurde am 19. April 1796 in Prag geboren, studierte dort Philosophie, Technik und Maschinenbau. 1817, als 21-jähriger, wurde er als Professor an das Polytechnische Institut in Wien, die heutige Technische Universität, berufen, an dem er die Lehrkanzel für praktische Geometrie übernahm. Er war nicht nur dadurch prädestiniert in die Umsetzung des Projektes seines damals bereits kränkelnden 64-jährigen Vaters einzusteigen.<sup>55</sup>

Als Erstes war für den jungen Gerstner die noch immer nicht entschiedene Frage ob Kanal oder Bahn zu klären. Er reiste auf den Spuren seines Vaters durch die in Frage kommenden Regionen des Mühlviertels und Südböhmens, in weiterer Folge unternahm er eine ausgedehnte Schiffsreise auf der Moldau und der Elbe von Hohenfurt aus bis nach Hamburg. Auch für den Sohn schien der Bahnbau der wirtschaftlichere Weg, zumal nach neuerlich angestellten Berechnungen zu den eigentlichen Kanalisierungsarbeiten noch nicht kalkulierbare zusätzliche Kosten für die Regulierung und Umleitung der zahlreichen Nebenflüsse anfallen würden. Außerdem würden die Kosten für die großen Reservoirs, die für den stets gleich bleibenden Wasserstand im Kanal zu sorgen hätten, beim Bahnbau entfallen. Zudem kamen aus England vermehrt Berichte über die rasanten Entwicklungen auf dem Gebiet des Eisenbahnbaus. Franz Anton von Gerstner studierte über ein Jahr lang die ihm zugängliche neueste Fachliteratur um danach bestens vorbereitet im Anschluss an seine Befahrung der Moldau und Elbe von Hamburg aus im Herbst 1822 das erste Mal nach England zu reisen.<sup>56</sup>

Zu Beginn der Studienreise wurden nach Angaben Gerstners „[...] gegen hundert Deutsche Meilen (annähernd 750 Kilometer)“ des englischen Pferdeisenbahnnetzes besichtigt, das damals bereits mehrere hundert Meilen Länge aufwies. Besondere Beachtung fand die Dichte des Streckennetzes in der Gegend um Newcastle-upon-Tyne

<sup>55</sup> Ebenda, S. 91.

<sup>56</sup> Feiler, Die alte Schienenstraße, S. 22.

Nro. 4911.



## Kundmachung.

(Privilegium für den Bau der Eisenbahn von Linz nach Gmunden.)

Nachdem die k. k. privilegierte erste Eisenbahn-Gesellschaft das allerhöchste Privilegium für den Bau der Eisenbahn von Linz nach Gmunden von den Großhandlungshäusern Geymüller et Compagnie, S. M. von Rothschild, J. H. Stameg et Compagnie übernommen hat, und der Bau demnächst beginnen wird, so wird das diesfällige allerhöchste Privilegium nachstehend zur allgemeinen Darnachachtung kundgemacht.

Von der k. k. obderennsischen Landes-Regierung,  
Linz am 18. Februar 1834.

Mons Graf von Ugarte,  
kaiserl. k. k. Regierungsrath.

Johann Krticzka Ritter von Zaden,  
kaiserl. k. k. Hofrath.

Leopold Freiherr von Czeil,  
k. k. Regierungsrath.

## Privilegiums-Urkunde

für die Handelshäuser Geymüller, Rothschild und Stameg zur Errichtung einer Holz- und Eisenbahn zwischen Gmunden und Linz.

Wir Franz der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich, König zu Jerusalem, zu Hungarn, Böhmen, der Lombardie und Venedig, zu Dalmatien, Kroatien, Slavonien, Gal-

Abb. 23 Kundmachung der Privilegiumserteilung

und Sunderland, aber auch die größte Länge einer einzelnen Bahnstrecke von fast 40 Kilometern, die der junge Gerstner als „[...] ebenfalls sehr bedeutend“ fand. Die mitgebrachten topographischen Aufnahmen, ergänzendes Planmaterial und das überarbeitete Projekt des Vaters wurden mit den maßgeblichen englischen Ingenieuren und Betreibern besprochen. Nach gemeinsam durchgeführtem Studium der Karten und Höhenvermessungen des Mühlviertels war die Entscheidung zu Gunsten der Verbindung der Donau mit der Moldau mittels der neuen Technologie „Bahn“ gefallen. Die englischen Kollegen schlugen vor, die Strecke in möglichst horizontale Abschnitte zu teilen, die Verbindung mittels „selbstwirkender schiefer Ebenen (self acting planes)“, an denen stationäre Dampfmaschinen das Hinaufziehen und das Hinunterlassen übernehmen sollten, auszuführen. Gerstner verteidigte und festigte sein und das von seinem Vater favorisierte System des möglichst gleichmäßig ansteigenden oder abfallenden Streckenverlaufs ohne Gegensteigungen. Die Idee, den Scheitelpunkt von beiden Seiten mit durchgehend gleicher, möglichst geringer Steigung zu erreichen, wurde später zur Maxime zuerst beim Bau der österreichischen Gebirgsstrecken erhoben und danach für alle anderen. Die Planung erbrachte zwar unter diesen Vorgaben eine um 2,5 Meilen (19 Kilometer) längere Strecke gegenüber der bestehenden „Chaussee“ (106 Kilometer), sie war jedoch so angelegt, dass „keine erstiegene Höhe“ verloren geht.<sup>57</sup>

Für den Oberbau wählte Gerstner das damals gebräuchliche System der auf hölzerne Längsbalken genagelten geschmiedeten Flacheisen („Holz - und Eisenbahn“), in einer Länge von 15, 20 bis 30 Schuh (4,74, 6,32 bis 9,48 Meter). Der Holzkonstruktion wurde gegenüber den in England verwendeten gusseisernen Schienen wegen der längeren Haltbarkeit, aber auch aus wirtschaftlichen Gründen der Vorrang gegeben. Obwohl die geschmiedeten Schienen eine zusätzliche Tragkonstruktion, die Längsbalken („Geleisebäume“) auf den quer verlegten „Grundschweller“ benötigten, waren die kurzen, nur bis 1,26 Meter langen, auf Steinwürfel gelagerten Gusschienen um das Dreifache teurer. Das galt für englische Verhältnisse. Eine wesentlich höhere

---

<sup>57</sup> Ebenda, S. 22.

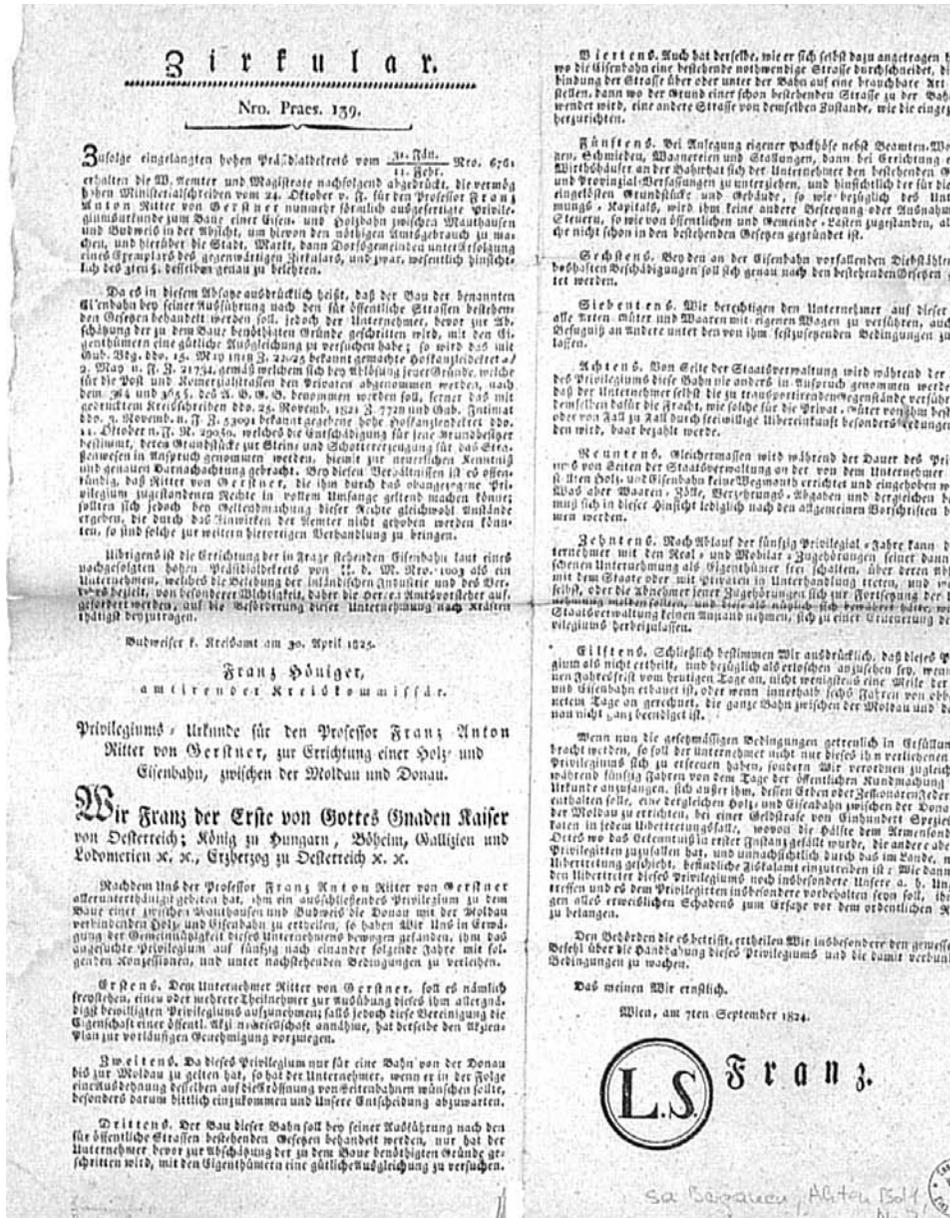


Abb. 24 „Zirkular über das an Professor Franz Anton Ritter von Gerstner verliehene Privileg zur Errichtung einer Holz- und Eisenbahn zwischen der Moldau und der Donau.“ 7. September 1824.

Kostenreduktion bei Verwenden eines Holzoberbaus versprach sich Gerstner bei seiner Bahn durch Südböhmen und das Mühlviertel wegen der nach seinen Aussagen „ungeheuren Ausdehnung der dortigen Waldungen“. Seiner Meinung nach wäre auch aus klimatischen Gegebenheiten der Bau einer reinen „Eisenbahn“ wegen der starken Fröste im Bahngebiet nicht möglich.<sup>58</sup>

Als Spurbreite verwendete Franz Anton von Gerstner nicht die englische, heutige Normalspur von 1,435 Meter, sondern eine Schmalspur von dreieinhalb österreichische Fuß (3 Fuß 6 Zoll), 1,106 Meter. Zusammen mit dem kurzen Abstand der Starrachsen ergab eine schmalere Spur wesentlich geringere Reibungswiderstände in Kurven.<sup>59</sup>

Auf keinen Fall nachahmenswert und daher neu zu überlegen war für Vater und Sohn Gerstner die Bauweise der englischen Frachtwagen, die ihrer Meinung nach ein starkes Missverhältnis zwischen Eigengewicht und Nutzlast aufwiesen. Für den Gebirgsbetrieb ungeeignet schienen die schweren, 3 Fuß (94,8 cm) und 4 Zoll (10,52 cm) großen Gussräder. Hier sollten zwar höhere und breitere, 5 Fuß (1,58 Meter) und 6 Zoll (15,78 cm) große, jedoch wesentlich leichtere, eisenbeschlagene Holzräder Verwendung finden. Damit konnte man eine Gewichtsverringerung um mindestens „den fünften Theil der Ladung, oder 10 Wiener Centner“(560 Kilogramm) erreichen. Gerstner gab die gängige Nutzlast der englischen Wagen mit 50 Zentnern (2,8 Tonnen) an, meinte aber dazu: „Das ungeheure Gewicht der gusseisernen Räder verursacht, dass die englischen Eisenbahnwagen wenigstens ein Drittel, gewöhnlich aber die Hälfte des Gewichtes der Ladung und auch mehr betragen. So augenscheinlich unvorteilhaft dieses ist, so geht man dennoch von diesem sowie von manchem andern Vorurtheilen in England nicht ab, da man den Grundsatz, das Gusseisen zu allen möglichen Zwecken zu verwenden,



Abb. 25 Mit dieser Darstellung wollte Gerstner veranschaulichen, dass ein Pferd auf der Schiene die acht- bis zehnfache Last gegenüber dem Transport auf der Straße bewältigen könne.

<sup>58</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeeisenbahn, S. 30.

<sup>59</sup> Da zwischen Urfahr und Lest aus Gründen der Kostenreduktion engere Kurvenradien gebaut wurden, mussten, wie aus Instruktionen für Streckenwärter aus den 1840er-Jahren ersichtlich, besonders kritische Stellen mit Graphit geschmiert werden, um damit die Reibung der Räder an der Innenseite der Kurven zu mindern.

zum eigenen Nachtheile, wie es hier wirklich der Fall ist, aufrecht erhält.“<sup>60</sup>

Für die Zugleistung eines Pferdes wurden Vergleichswerte der englischen Bahnen und der gängigen Fuhrwerksleistungen an der Salzstrecke Mauthausen – Budweis gemessen. Demzufolge könnte, laut Gerstner, bei „sehr gut gelegten Bahnen“ durch ein Pferd 150 Wiener Zentner (8,4 Tonnen) auf einer horizontalen Strecke gezogen werden, in England wurden drei Wagen zu je 30 bis 40 Zentnern (1,68 bis 2,24 Tonnen) je Pferd verbracht, gesamt 3,04 bis 6,72 Tonnen. Dies bei einer Geschwindigkeit von sieben englischen Meilen (10,6 Stundenkilometer). Auf der Salzstraße benötigte ein Pferd drei Tage, um die „gewöhnliche Ladung“ (8 bis 10 Zentner, das sind 448 bis 560 Kilogramm) von Mauthausen nach Budweis zu ziehen.<sup>61</sup>

Zurück aus England begann die Detailplanung. Auch die nötigen Bewilligungsverfahren wurden vorbereitet, am 29. Dezember 1823 überreichte Franz Anton von Gerstner dem obersten Burggrafen in Prag, Cholowrat-Liebsteinsky, ein Majestätsgesuch, worin er um die „ausschließende Concession“ für die Erbauung einer Holz- und Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau bittet. Infolge unterbreitet am 10. Juni 1824 der oberste Kanzler, Franz Graf von Saurau die Eingabe dem Kaiser zur Schlussfassung mit dem Antrag, den angeregten Bau aus nichtöffentlichen Mitteln zu bewilligen.<sup>62</sup>

Am 7. September 1824 erteilte schließlich der Kaiser Franz I. mit einigen Einschränkungen Franz Anton von Gerstner das erbetene Privileg zur Errichtung seiner Eisenbahn für den Güterverkehr von Budweis nach Mauthausen mit einer Konzessionsdauer von 50 Jahren.<sup>63</sup>

In den zwei Jahren nach der Rückkehr aus England wurden durch Gerstner die Art des Unterbau und des Oberbaus, die Betriebsart und die Betriebsmittel festgelegt,

---

<sup>60</sup> Gerstner Franz Anton, Über die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau. Wien, 1824, zit. nach Feiler, Die alte Schienenstraße, S. 32 f.

<sup>61</sup> Ebenda, S. 32.

<sup>62</sup> Ebenda, S. 38.

<sup>63</sup> Feiler, Die alte Schienenstraße, S. 150.

sowie die erste Grobkostenschätzung erstellt. Der Bauvoranschlag betrug 1,000.000 Gulden, wurde 1825 wegen Verbilligung gegenüber den Vorjahren auf 906.678 Gulden reduziert, wobei der Bau der Nordrampe (Budweis – Pramhöf) mit 325.261 Gulden und der der Südrampe (Pramhöf – Mauthausen) mit 451.417 Gulden veranschlagt wurden. 30.000 Gulden waren als Entschädigung für die von Gerstner geleistete Vorauslagen gedacht und 100.000 Gulden betrafen die zugesicherte Entschädigung für die Aufgabe seines Professorenpostens am Wiener Polytechnikum.<sup>64</sup>

Tatsächlich betrugen die Kosten schließlich für die Nordrampe allein 909.755 Gulden, die Kosten der gesamten ausgeführten Linie von Budweis nach Linz 1.654.322 Gulden. Nach Gerstners Berechnungen sollte, heute umgerechnet auf Kilometer, ein Kilometer Bahnstrecke 7.752 Gulden kosten. Gebaut kam der Bahnkilometer auf der Nordrampe jedoch auf das Doppelte, nämlich auf 14.673 Gulden, auf den von Gerstners Nachfolger Matthias Schönerer gebauten Teilstrecken vom ersten Scheitelbahnhof Pramhöf bis Lest auf 11.636 Gulden, von Lest nach Linz 10.802 Gulden.<sup>65</sup>

Noch vor Beginn der Bauarbeiten ließ Gerstner im Herbst 1824 im Wiener Prater eine 120 Klafter (226,8 Meter) lange Versuchsbahn errichten. Diese sollte nicht nur als Teststrecke neue Erkenntnisse erbringen, sondern die Öffentlichkeit auf die neue, „bahnbrechende“ Technologie aufmerksam machen und, wahrscheinlich vorrangig, private Geldgeber für das Unternehmen gewinnen. Die Versuchsstrecke war mit drei verschiedenen Schientypen belegt: Holzschienen, Gusschienen und solchen aus Schmiedeeisen. Von je einem Pferd wurden ein Wagen englischer Bauart und ein von Gerstner entwickelter gezogen. Die Demonstrationsstrecke erregte größte öffentliche Aufmerksamkeit, der junge Gerstner verstand es auch bestens die Kontakte, die sein Vater aufgebaut hatte, zu intensivieren und speziell im böhmischen und österreichischen

---

64 Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 31.

65 Ebenda, S. 31.

Adel Fürsprecher und Investoren für sein Projekt zu gewinnen.<sup>66</sup> Die bereitgestellten Geldmittel waren so hoch, dass es ihm möglich war, noch vor der Gründung einer Aktiengesellschaft, mit den Bauarbeiten zu beginnen.<sup>67</sup>

Die Versuche bestätigten die Vermutung, dass es für ein Pferd kein Problem darstellte auf einer beständigen Steigung über längere Strecken mit den neuen Wägen das Achtfache gegenüber dem Straßentransport zu bewegen, vorausgesetzt die Steigung ist nicht größer als „nirgends über einen halben Zoll auf fünf Fuß“ (8,3 Promille).<sup>68</sup>

Vor Baubeginn mussten die Grundeinlösungen vorgenommen werden, die aber nach Meinung Gerstners in den Kostenvoranschlägen ausreichend hoch bemessen waren, da er die gängigen ortsüblichen Preise für den Straßenbau einsetzte, der jedoch weit größeren Flächenbedarf erforderte als der Bahnbau. Für eine Meile (7,58 Kilometer) veranschlagte er im Durchschnitt 40.000 Gulden, die Gesamtkosten für den Oberbau mit 162.000 Gulden, die Produktion von 100 Wagen mit 20.000 Gulden. Für die Hilfseinrichtung an den „Selbstwirkenden Schiefen Ebenen“ und für den Hochbau waren 200.000 Gulden vorgesehen. Merkwürdigerweise zog Gerstner für seine Kostenrechnung das kürzere, 15 Meilen lange, mit Schiefen Ebenen ausgestattete Projekt heran, obwohl er von Beginn an den Bahnbau mit der 16,5 Meilen langen, mit beständiger Neigung geplanten und auch tatsächlich ausgeführten Strecke bevorzugt hatte.<sup>69</sup>

Bei den Recherchen zur Verfügbarkeit von Arbeitskräften, Werkzeug und Baumaterialien wurden genaue und aktuelle Werte ermittelt, die heute wertvolle Fakten zum wirtschafts- und sozialpolitischen Zustand in Südböhmen und im Mühlviertel zu Beginn des 19. Jahrhunderts lieferten: „[...] Die angeführten, äußerst niedrigen Preise des Eisens,

---

<sup>66</sup> Aus einer Tagebucheintragung des Landgrafen Egon Fürst zu Fürstenberg: „11. Oktober 1824: [...] Brief von Gerstner mit Eintrittsbillets zur Besichtigung im Wiener Prater.“ Zit. nach Feiler, Die alte Eisenbahn. S. 127.

<sup>67</sup> Hajn, Die Pferdeisenbahn, S. 32.

<sup>68</sup> Feiler, Die alte Schienenstraße, S. 33.

<sup>69</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn S. 30.

Holzes und der übrigen Baumaterialien, so wie der Zug- und Handtage lassen sich nur durch den allgemeinen Druck der gegenwärtigen Zeiten und vorzüglich durch die Armuth, welche in diesem Theile von Böhmen Statt findet, erklären; hiezu kömmt noch, dass die Population in dieser Gegend so groß ist, dass alljährig mehrere Tausend Arbeiter aus dem Budweiser, Taborer und den angränzenden Kreisen im Frühjahre ihre Heimath verlassen und in den anderen Provinzen der österreichischen Monarchie, vorzüglich in Ober- und Niederösterreich bis Ende des Herbstes suchen, wo sie wieder nach Hause zurück kehren. Die böhmischen, ihrer körperlichen Stärke und Geschicklichkeit wegen bekannten Teichgräber, welche in der ganzen Monarchie und selbst in dem angränzenden Auslande Arbeit suchen, sind beynahe alle aus dieser Gegend. Wenn nun diesen Leuten durch den Bau der Eisenbahn in ihrer heimatlichen Gegend Verdienst zugewiesen wird, so hat man einerseits auf die allerbilligsten Bedingnisse zu rechnen und kömmt andererseits einer zahlreichen Classe von Menschen in den gegenwärtig bedrängten Zeitverhältnissen zu Hülfe. Solche örtliche Vorthelle in Bezug auf die Ausführung einer Unternehmung, wozu Tausende von Menschenhänden benöthigt werden, finden wohl in keiner anderen Gegend der Monarchie Statt, und selbst in dieser Gegend waren die Preise der Urproducte noch nie so niedrig als gegenwärtig.<sup>70</sup>

Die „Conjuncturen“ lägen nach Meinung Gerstners äußerst günstig, bei sofortigem Baubeginn und raschem Durchziehen der Arbeiten könnte die Strecke durch die bereits geleisteten Vorarbeiten innerhalb von zwei Jahren fertig gestellt sein.<sup>71</sup>

Das große vorhandene Potential an Bauarbeitern musste geführt werden, die Vermessungsarbeiten zum Abstecken der Trasse und die Bauaufsicht bedurften gut ausgebildeter Ingenieure. Ab Juli 1824 rekrutierte Gerstner den Vermessungstrupp für die ersten vier Meilen (30,3 Kilometer) der Nordrampe. Die Gruppe bestand aus dreizehn jungen Absolventen verschiedener Polytechnischer Institute, die meisten waren Gerstners Schüler aus Wien. Sie wurden die ersten österreichischen Eisenbahningenieure: Pilarsky, Seeling, Brunar, Dolezel, Sänger, Franz Tomßa, Mathias Schönerer, Carl Roll, Joseph Dröscher, Emanuel Strazek, Franz Bergauer, Franz Zola,

---

70 Franz Anton Gerstner, Über die Vorthelle der Anlage einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau, Wien, 1824, zit. nach Feiler, Die alte Schienenstraße, S. 33 f.

71 Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 33.

Hilfsingenieur Johann Netzuda, Oberingenieur und Stellvertreter des Bauführers Gerstner war Eduard von Schmid.<sup>72</sup>

Franz Bergauer war der Ingenieur der der Pferdeeisenbahn am längsten verbunden war. Er wurde am 3. Dezember 1805 im böhmischen Horschowitz geboren und starb 1886 in Linz. Sein Studium absolvierte er unter Franz Josef von Gerstner in Prag, 1824 kam er über dessen Sohn Franz Anton als Vermessungsingenieur zur Ersten Eisenbahn-Gesellschaft, um vorwiegend bei der Streckenabsteckung eingesetzt zu werden. Bergauer blieb auch nach der Fertigstellung bei der Bahn, wo er 1853 zum Stellvertreter des Lokaldirektors und zum Betriebsinspektor aufstieg. Bergauer war in dieser Funktion für beide Bahnstrecken, die Budweiser- und die Gmundner Linie, zuständig. Nach der Übernahme der Gesellschaft durch die Kaiserin Elisabeth-Bahn behielt er bis zu seiner Pensionierung 1875 seinen Posten. Während seiner Tätigkeit sammelte er Unterlagen, Aktenstücke und Pläne vorwiegend aus den Anfängen des Bahnbaus. Sein Enkel übergab 1929 diese Sammlung dem Oberösterreichischen Landesarchiv.<sup>73</sup>

Die große Anzahl der Arbeiter und Ingenieure ergab sich aus der Notwendigkeit, von Beginn an einem unbedingt einzuhaltenden Zeitplan folgen zu müssen, was zu ersten großen Schwierigkeiten bei dem mit so großem Engagement und Optimismus in Angriff genommenen Projekt führte. Der Zeitdruck ergab sich aus Inhalt und Zeitpunkt der Konzessionserteilung: Gerstner reichte am 29. Dezember 1823 das Gesuch um die Erteilung einer Konzession für die Errichtung einer Holz- und Eisenbahn für den Güterverkehr von Budweis nach Mauthausen ein. Das Privilegium zur Errichtung und zum Betrieb der Pferdeeisenbahn wurde am 7. September 1824 auf eine Dauer von 50 Jahren erteilt. Geregelt wurden darin nicht nur die verpflichtend rechtlichen und finanziellen Vorgaben, sondern auch bautechnische Angelegenheiten, die den späteren tragischen Rückzug Gerstners aus seinem wichtigsten Unternehmen bedingten, dem

<sup>72</sup> Ebenda, S. 31f.

<sup>73</sup> siehe: Alfred Hoffmann, Vorwort zur Inhaltsangabe der „Sammlung Bergauer“, Oberösterreichisches Landesarchiv, Linz, 1940.

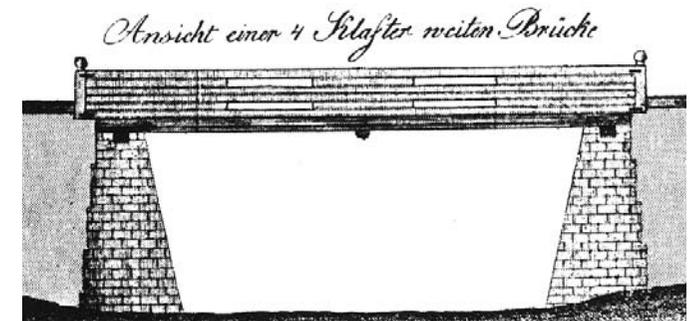


Abb. 26 Klötzelholzbrücke für die Budweiser Linie.

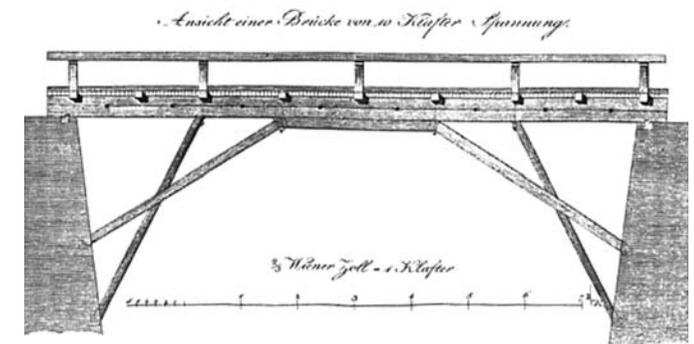


Abb. 27 Sprengwerk, beispielsweise bei den beiden Edelbrucker Brücken verwendet.

er sein Vermögen und die Karriere eines Professors opferte.<sup>74</sup>

Die Konzession war seitens des Staates äußerst großzügig angelegt, beinhaltete jedoch auch fast unlösbare Auflagen für den Bahnerrichter. Eine große Begünstigung war die Steuer- und Mautfreiheit, was, da geplant war den gesamten Salzverkehr zwischen Donau und Moldau von der Straße auf die Schiene zu verlegen, einen jährlichen Mautentgang von mindestens 28.000 Gulden ergeben hätte. Weiters erhielt Gerstner volle Tariffreiheit, auch der Staat selbst forderte keinerlei Sondertarife, die Bahn wurde öffentlichen Bauten gleichgestellt, nach Ablauf der fünfzigjährigen Konzession bestand volles Verfügungsrecht über das Eigentum an Grund und Bahneinrichtung.<sup>75</sup>

Die, wie sich später herausstellte, erschwerenden Punkte des Privilegiums lagen in den unbedingt einzuhaltenden Zeitvorgaben für Fertigstellung des Bauabschnittes für die erste Meile binnen Jahresfrist am 7. August 1825 und die Inbetriebnahme der gesamten Bahnstrecke binnen sechs Jahren bis spätestens 7. August 1830. Das Ansuchen um Erteilung des Privilegiums erfolgte, wie oben erwähnt am 29. Dezember 1823. Erteilt wurde es aber erst mehr als acht Monate später.

Gerstner sah im beginnenden Frühjahr den optimalen Zeitpunkt, die Bauarbeiten aufzunehmen, da zu diesem Zeitpunkt die große Anzahl an geeigneten heimischen Arbeitskräften noch für die Arbeiten zu verpflichten gewesen wären. Denn im späteren Frühling verließen diese mangels geeigneter Arbeitsplätze ihre Dörfer um dann erst im Spätherbst zurückkehrten um den Winter zu Hause zu verbringen. Bei Konzessionserteilung und Baubewilligung im September 1824 waren für den umgehend nötigen Baubeginn keine Arbeitskräfte greifbar, nach deren Rückkehr stand der bekannterweise strenge Winter in Südböhmen bevor. Zudem erwies sich Gerstners Vermutung als falsch, die Bevölkerung würde mit Begeisterung das Angebot der neu geschaffenen Arbeitsplätze annehmen. Die ursprünglich als verpachtete Akkordarbeit gedachte Dienstleistung kam wegen großer Ablehnung kaum zustande.

<sup>74</sup> Feiler, Die alte Schienenstraße, S. 47.

<sup>75</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 31.

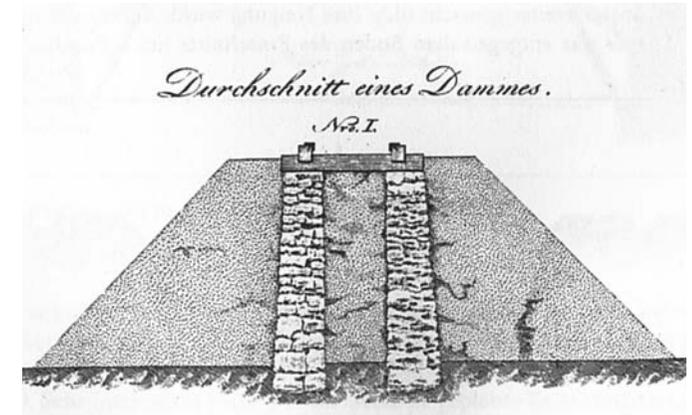


Abb. 28 Damm mit zwei Trockenmauern im Kern.

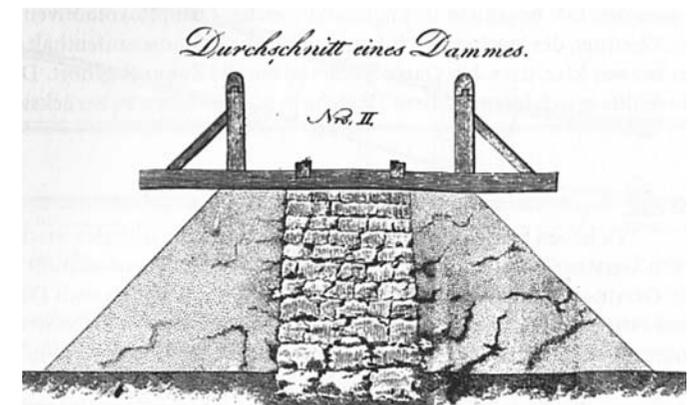


Abb. 29 Damm mit einer Kernmauer.

Viele Betroffene fühlten sich in der ungehinderten Nutzung und Benutzung ihrer Grundstücke stark eingeschränkt, was Gerstner zur Errichtung von wesentlich mehr Über- und Unterführungen zwang als geplant, was eine wesentliche Verteuerung gegenüber den veranschlagten Kosten bedeutete.<sup>76</sup>

Neben den aufwändigen Vorbereitungen für die Baustelleneinrichtung musste ebenfalls umgehend die finanzielle Absicherung des Projektes weiterbetrieben werden. Mit seiner Demonstrationsstrecke im Wiener Prater und der Herausgabe der Informationsschrift „Ueber die Vortheile der Anlage einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau“ wollte Gerstner 1824 finanzstarke Personenkreise zum Einbringen ihres Kapitals für die Errichtung der Bahnstrecke bewegen. Dies gelang mit den renommierten Handelshäusern Geymüller und Co., J. H. Stametz und Co. und Georg Simon Sina von Hodos. Mit einem im März 1825 abgeschlossenen Vertrag übernahmen diese drei Bankiers das Privileg von Franz Anton von Gerstner und lösten ihm die seit 1822 bis Februar 1825 getätigten Ausgaben in der Höhe von 30.000 Gulden ab. Außerdem gewährten sie ihm eine Entschädigung für den vom Kaiser geforderten Verzicht auf die Lehrtätigkeit am Wiener Polytechnikum zu Gunsten der Umsetzung des Bahnprojektes in der Höhe von 100.000 Gulden in Form von hinterlegten Aktien. Dieses Aktienpaket sollte sechs Monaten nach vertragskonformer Fertigstellung der Bahn in Gerstners Besitz übergehen. Er selbst wurde zum „scientific-technischen Leiter“ bestellt, die Verwaltungsgeschäfte und die Baukasse würden einem von der neu gegründeten Gesellschaft Bevollmächtigten übertragen. Nachdem weitere Vertragsinhalte festgelegt waren, konnte im März 1825 die Gründung der „k. k. privilegierte Erste Eisenbahngesellschaft“ beschlossen werden.<sup>77</sup>

Bei dieser Gründung vereinigten sich das erste Mal die wichtigsten Vertreter der österreichischen Hochfinanz mit denen des Großhandels im neuen Investitionsbereich des Eisenbahnbaus. Rothschild, Hauptaktionär der Pferdeisenbahn war später

---

<sup>76</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 34.

<sup>77</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 33.

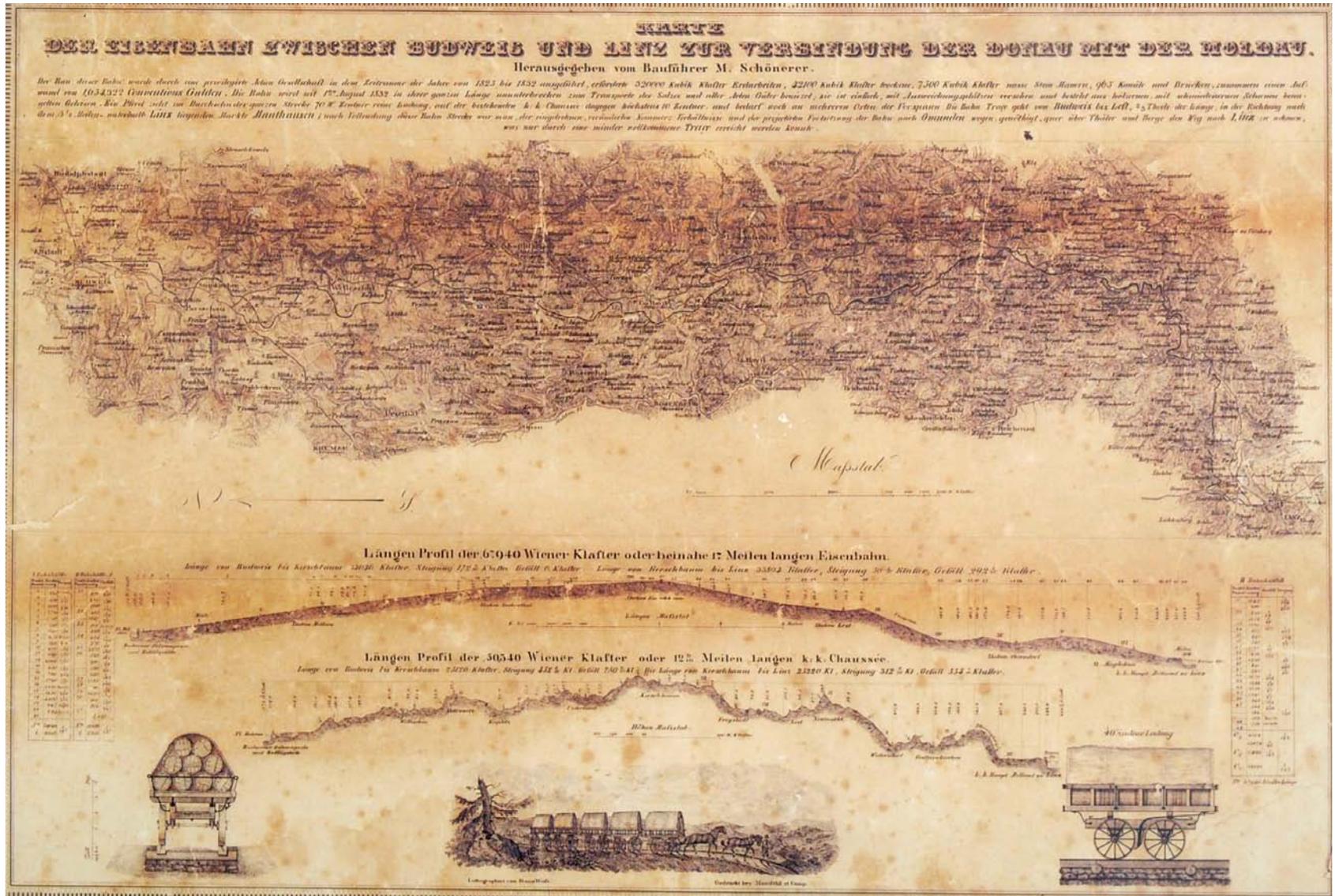


Abb. 30 Die Strecke Budweis - Linz in einer von Matthias Schönerer herausgegebenen Karte.

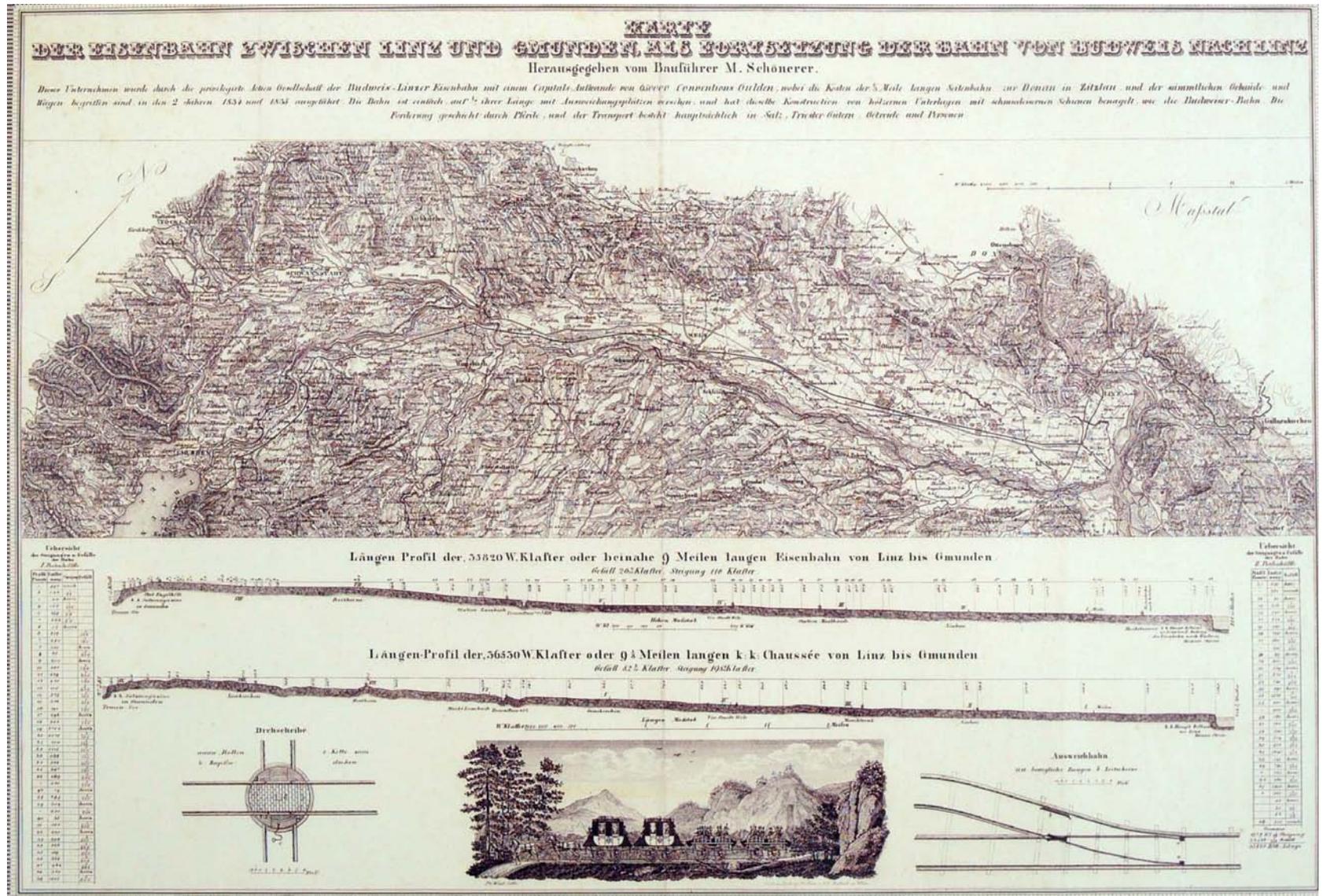


Abb. 31 Die Strecke Linz - Gmunden in einer von Matthias Schönerer herausgegebenen Karte.

Mitfinancier bei dem Projekt für die Erweiterung der Bahnstrecke von Linz nach Gmunden, bei der Erschließung der Kohlereviere im Hausruck, für das Umstellen auf Dampfbetrieb und beim Bau der ersten österreichischen Dampfeisenbahnen, beginnend mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Johann Heinrich von Geymüller war von 1825 bis 1841 Präsident des Verwaltungsrates der Ersten Eisenbahn-Gesellschaft. Besonders ihm war es zu verdanken, dass der Bau der Pferdeeisenbahn trotz der beim Bau aufgetretenen Probleme vollendet werden konnte. Auch bei der Errichtung der Nordbahn war Geymüller Präsident des Errichtungskomitees, dem auch von den Aktionären der Pferdeeisenbahn Biedermann, Eskeles, Mayer, Sina und Wertheimstein angehörten. Simon Georg Sina von Hodos war von 1825 bis 1828 Mitglied des Verwaltungsrates der Ersten Eisenbahn-Gesellschaft, gründete die Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft, die in Folge mit der Errichtung der Strecke Wien – Gloggnitz den Bau der Südbahn begann.<sup>78</sup>

---

<sup>78</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeeisenbahn, S. 33.

## 2.7. DER BAU DER NORDRAMPE

Die tausend ausgegebenen Aktien im Wert zu jeweils tausend Gulden waren binnen einer Woche gezeichnet, eine seitens der Gesellschaft gegründete Kommission zur technischen und wirtschaftlichen Prüfung des Bauvorhabens wurde in Wien einberufen. Die Mitglieder waren „Hofcommissionsrath“ Schemerl, „Hofbaurath“ Nobile, „Regierungsrath“ Prechtl, „Oberstlieutenant“ Wisker von Wackersfeld und „Strassenbaudirector“ Baumgarten. Als Erstes machte sich die Kommission mit den Gegebenheiten an Ort und Stelle vertraut und empfahl danach Änderungen in Gerstners Projekt. Diese Änderungen seien in der besten Absicht vorgeschlagen worden, seien im Interesse der „vollkommensten“ Sicherheit gedacht, waren letztlich jedoch ein Grund mehr, das Projekt wesentlich, nämlich um 400.000 Gulden, zu verteuern. Die ursprüngliche Planung sah die Errichtung des Gleiskörpers nach „englischem System“ vor. Damit meinte Gerstner, dass bei Anschüttungen im Inneren des Dammes unterhalb der beiden Gleisbäume jeweils eine Trockenmauer aufzurichten und dazwischen Erdreich einzubringen sei. Nobile empfahl jedoch, diese zwei Mauern durch eine massive zu ersetzen, was zwar gut gemeint war, aber nicht nur Verteuerung und Zeitverlust verursachte, sondern auch durch das zu hohe Eigengewicht der Mauer später größere Setzungen verursacht, als das von Gerstner geplante System mit zwei Trockenmauern.

Von 1826 bis 1828 wurden nach Maßgabe der Kommission auf den Strecken Budweis – Zwickau und Groß-Umlowitz – Pramhöv die Dämme mit einer einzigen Gleismauer versehen. Die Setzungen betrug jedoch bis zu 47 Zentimeter, die seitlichen Ausweichungen bis zu 63 Zentimeter, so dass das „Bahngerippe“ vielfach gar nicht auf der Gleismauer zu liegen kam. Nobile jedenfalls war der Ansicht, dass „der ganze Bau mit

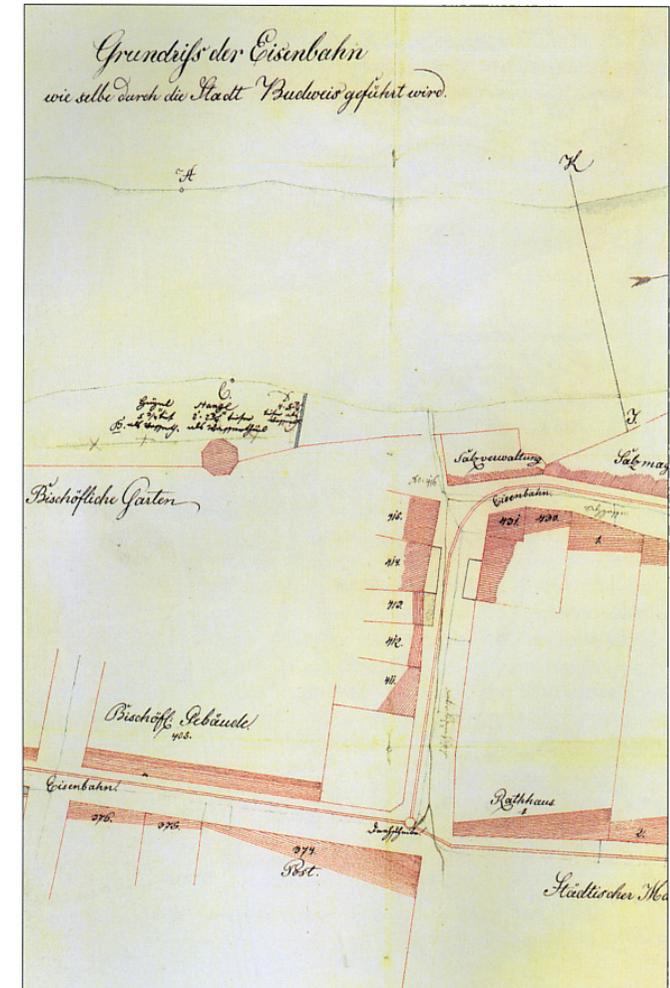


Abb. 32 Streckenführung durch Budweis

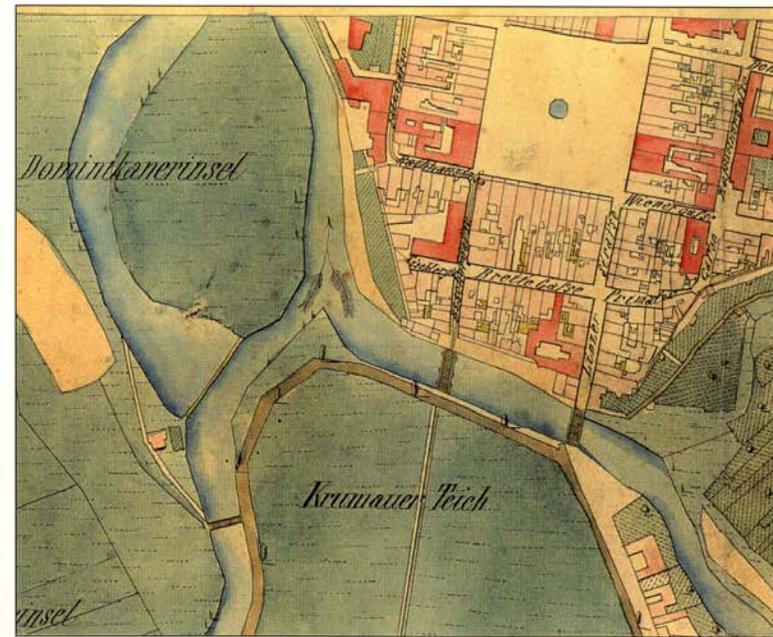
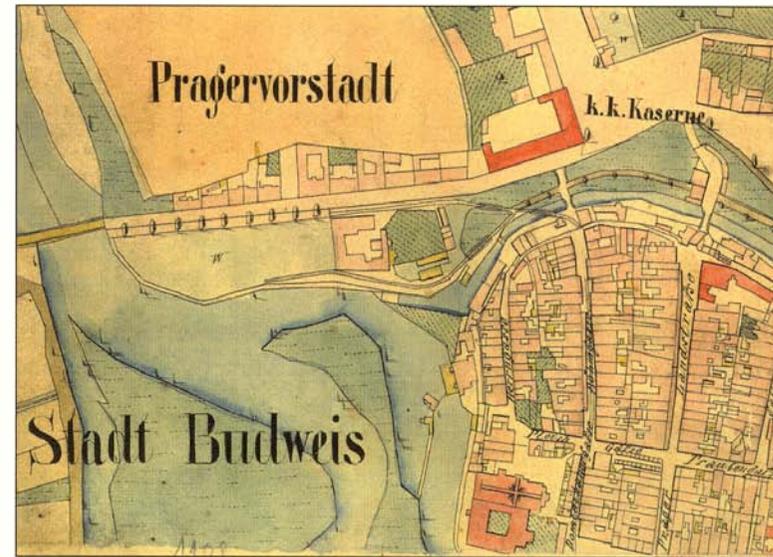


Abb. 33 Verlängerung der Eisenbahnstrecke durch den Krumauer Teich zur Maltisch in Budweis.

einer Zweckmäßigkeit und Solidität ausgeführt würde, welche noch keine bestehende Straße oder Eisenbahn auf dem Continente und in England aufzuweisen mag.“<sup>79</sup> Da beschlossen wurde den Änderungswünschen der Kommission nachzukommen, wurde in der Generalversammlung vom 14. April 1826 das Kapital der Eisenbahn-Gesellschaft auf 1,200.000 Gulden erhöht.<sup>80</sup>

Nach Klärung der rechtlichen, technischen und finanziellen Voraussetzungen konnte und musste umgehend mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden. Die erste Meile (7,58 Kilometer) war binnen Jahresfrist bis 7. September 1825 fertig zu stellen. Für den Bau wurde die Strecke in einzelne Abschnitte unterteilt, und die Arbeiten an die jeweils billigsten Pächter vergeben. Die Versteigerung der ersten Baulose fand am 28. Juli 1825 statt, wobei sich kein Bieter für die zu vergebenden Baulose meldete, da, wie oben erwähnt, mehrere tausend in Frage kommenden Arbeiter ihre Heimat bereits im Frühjahr verlassen hatten, um in Österreich ob und unter der Enns der jährlichen Saisonarbeit nachzugehen. Die Arbeiten mussten mit teuren Tagelöhnern beginnen, die eine 60 Mann starke Pioniertruppe der Armee, die vorübergehend zur Arbeitsleistung abkommandiert worden war, zu unterstützen hatten. Erst im September 1825 konnten die ersten Bauabschnitte an Pächter vergeben werden. Die Baulose waren so klein, dass beispielsweise 1826 für den Bau einer 16 Kilometer lange Strecke 126 Pachtverträge abgeschlossen worden waren.<sup>81</sup>

Die Arbeiten begannen mit dem Spatenstich am 28. Juli 1825 in Netrowitz, ungefähr auf der halben Strecke zwischen Budweis und der heutigen österreichisch-tschechischen

---

79 Gerstner Franz Anton, in „Sammlung der Aktenstücke in Betreff der Ausführung der k. k. priv. Ersten Eisenbahn-Gesellschaft zwischen Moldau und Donau.“ zit. nach Feiler, Die alte Schienenstraße, S. 58.

80 Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 35.

81 Ebenda, S. 34.



Abb. 34 Plan der von Franz Anton von Gerstner errichteten Nordrampe von Budweis bis zur Scheitelstelle bei Leopoldschlag.

Grenze, zwischen Zwickau und Groß-Umlowitz. Gerstner wählte diesen Ort für den Baubeginn deshalb aus, weil es sich hier um den schwierigsten Abschnitt der Strecke handelte und die Anlieferung von Baumitteln durch die Nähe der Chaussee erleichtert wurde.<sup>82</sup>

Den eigentlichen Bauarbeiten gingen umfangreiche Vorbereitungen voraus. Die Bauarbeiten selbst waren effizient organisiert. Die Bahn baute sich sozusagen „selbst“. Errichtete Teilstücke wurden umgehend mit Schienen belegt, um Schüttmaterial nach vorne zu bringen und Abraummaterial abzuführen. Im Frühjahr 1825 wurden als Erstes die Eisenarbeiten, wie das Schmieden der Schienen, an die Hammerwerke in Gusswerk bei Mariazell vergeben und auch der Bau der Eisenbahnlastwagen war begonnen worden. Bereits in den Wintermonaten 1824/25 hatte man das für eine Länge von sieben Meilen (53 Kilometer) für den Oberbau benötigte Bauholz (annähernd 670.000 Kubikmeter) „fällen, abzimmern und zuführen“ lassen. Das Steinmaterial wurde auf der Trasse selbst oder in der Nähe davon gewonnen. Als erstes wurde der Bau der technisch schwierigen Strecke der Nordrampe in Angriff genommen. Sie wurde in vier Aufsichtsbezirke aufgeteilt, wobei Gerstner seine Ingenieure nach ihren Fachkenntnissen entsprechend den jeweiligen Arbeitsgebieten zuteilte, sechs zur Bauführung, vier zum „Abwägen“ (Vermessen), und drei zum Abstecken der Trasse.<sup>83</sup>

Der Bau begann auf einer Länge von zwölf Kilometern, noch mit der Ausbildung der doppelten Trockenmauern unter den Gleisbäumen. Im Spätsommer waren die ersten acht Kilometer mit Schienen belegt.

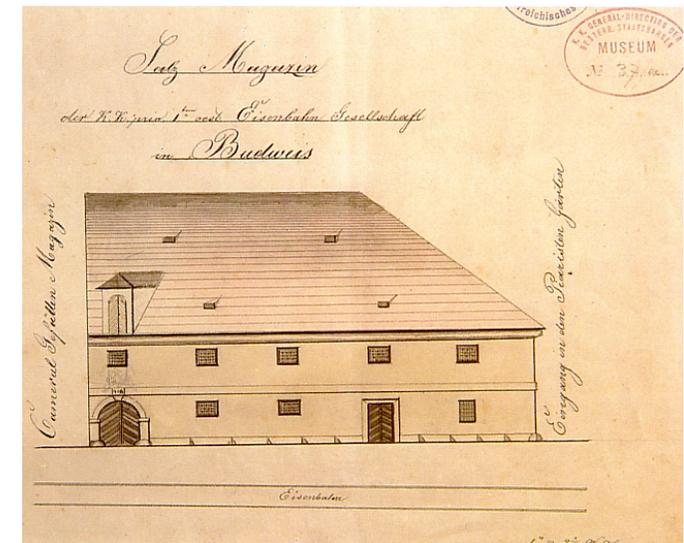


Abb. 35 Das Salzmagazin in Budweis um 1828.

<sup>82</sup> Hajn, Die Pferdeisenbahn, S. 36.

<sup>83</sup> Feiler, Die alte Schienenstraße, S. 50.



Abb. 36 Plan von Budweis mit der Bahnstrecke durch den Krumauer Teich in der südlichen Linzer Vorstadt.

Im November 1825 begutachtete eine Regierungskommission die Baustellen, um die Einhaltung der im Privileg festgeschriebenen Auflagen zu überprüfen. Die Dämme und Brücken auf der ersten Meile waren zwar noch im Bauzustand, die Fertigstellung der ersten beiden Meilen stand jedoch unmittelbar bevor. Die technische Ausbildung der hergestellten Bahnkilometer ist in der Niederschrift zu dieser amtlichen Begehung beschrieben und liefert damit eine Quelle aus der Erbauungszeit für die Ausführung des Oberbaus der Pferdeeisenbahn. Die zwei Gleisbäume lagen demnach in einer Entfernung von  $3 \frac{1}{2}$  Wiener Schuh (1,10 Meter) voneinander entfernt und hatten eine Höhe von sieben (18,41 Zentimeter) und eine Breite von sechs Zoll (15,78 Zentimeter). Im Abstand von einem Klafter (1,89 Meter) waren sie durch gleich starke Polsterhölzer miteinander verbunden. Die schmiedeeisernen Schienen hatten zwei Zoll (5,26 Zentimeter) Breite und vier Linien (8,8 Millimeter) Höhe. Die „Straßenbäume“ waren teils aus Fichten-, teils aus Tannenholz und auf Trockenmauern aus Bruchstein aufgelegt.<sup>84</sup>

Über die beginnenden Bauarbeiten schrieb ebenfalls der mit Gerstner in Kontakt stehende Aktionär der Eisenbahngesellschaft Friedrich Egon Fürste zu Fürstenberg erhalten: „4. November 1825: Nach Budweis, dort angespannt und zur Eisenbahn gegen Mislowitz gefahren. [...] Dann die Eisenbahn wohl eine Stunde Weges nachgegangen bis gegen Neuwirthshaus. Über zwei Stunden da aufgehalten. Es ist ein Riesenarbeiten; an einigen Orten muß sie 7 Klafter (13,27 Meter) erhoben, bey anderen drei bis vier Klafter (5,69 bis 7,58 Meter) eingeschnitten werden. Es sind über 6.000 Klafter (11,376 Kilometer) in der Arbeit, aber 4.000 (7,584 Kilometer) fertig.



Abb. 37 Rekonstruktion des Bahnunterbaus vor dem Museum in Angern (Bujanov)

<sup>84</sup> Bericht des Budweiser Kreisamtes, November 1825, nach Feiler, Die alte Schienenstraße, S. 53.

Wir sehen die verschiedenen Gattungen von Wägen. Die von gegossenen Eisen von Hersowitz und Mariazell, sind schon die Räder gesprungen. Das Hersowitzer Eisen inwendig viele Blasen. Wir sehen die Schmidte dann in einer Baracke; da ist Wirthshaus, Schreibstube, Magazin, Wohnungen, Stall, wo schon neun Paar Pferde stehen. Die eisernen Werkzeuge fast alle aus Steyermark, besser und wohlfeiler als die hiesigen. Eine Menge Vorrath von Wägen, Schienen, Schubkarren und Holz. Sahen da den Plan der jetzigen Strecke, hat diese Form wegen Vermeidung der kleinen Krümmungen, wegen der 4rädriigen Wagen. Sehr interessant ist es jetzt zu sehen, da, wenn die Bahn einmal fertig ist, die Aufbauten und Durchschnitt nicht mehr so werden zu sehen sein. Ich weiß nicht, ob die Ausgaben sich ordentlich rentieren werden. Gerstner war in Budweis.<sup>85</sup>

„[...]Führen noch zu mehreren Stellen, wo theils Abgrabungen, theils Durchschnitte waren, ist aber noch Alles im Werden. Hat wenig Arbeiter, jetzt gar kaum 500, könnte mehrere 1000 brauchen, hat dort einen sehr geschickten, artigen Mann, Sola, Italiener, diente unter Napoleon, dann unter uns, der ist eine Art Oberingenieur oder Direktor bei ihm. Andere Ingenieure aus den polytechnischen Instituten in Wien und Prag, jeder hat 2 Meilen (15,17 km) unter sich. Müssen haften für ihre Arbeiten, wird darum ihnen zur Sicherheit ein Abzug zurückbehalten. Hat einen Baumeister, Maurermeister und bey 100 Maurer von Prag da, die von der Gegend nicht zu brauchen. Ist nun mit den Leuten zufrieden, sahen nun selbst ein, dass es geht und dass sie Geld verdienen, werden alle Wochen 2mahl ausgezahlt. Hat ziemlich viel eigene Pferde, sind hauptsächlich zum Schrecken da, wollen die Leute in einer Gegend nicht fahren, werden gleich eigene



Abb. 38 Das Salzmagazin in Budweis um 1900.

<sup>85</sup> Fürstenberg Friedrich Egon Fürst von, Tagebucheintrag vom 4. November 1825, zit. nach Feiler, Die alte Schienenstraße, S. 127.

Pferde hincommandirt, dann in einigen Tagen kommen die Bauern.“<sup>86</sup>

Die Arbeiten gingen zügig voran, die Strecke von Budweis bis Leopoldschlag bei Freistadt stand im Vollbau, die Zahl der beschäftigten Arbeiter war auf 4.000 gestiegen, die der Pferde auf 1.000. Bei der Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft im April 1826 wurde die von Architekt Nobile angeregte volle Kernmauer bei Dammbauten beschlossen. Die dadurch entstandene Verteuerung der Baukosten wurden durch eine Kapitalerhöhung abgedeckt. Gerstner verpflichtete sich, die neu festgelegte Baukostenobergrenze von 1,200.000 Gulden einzuhalten. Er unterzeichnete jedoch damit eine, später für ihn verhängnisvoll werdende Vereinbarung, indem er sich verpflichtete, bei Überschreitung der Budgetobergrenze seine 100 Aktien zu je 1.000 Gulden einzusetzen. Diese Summe war ihm bei der Gründung der Gesellschaft für die Abtretung des ihm erteilten Privilegs zur Errichtung und zum Betrieb der Pferdeeisenbahn zugesprochen worden.<sup>87</sup>

Eine neuerliche Bereisung der Baustellen durch die Regierungskommission des Budweiser Kreisamtes kam im Oktober 1826 zum Ergebnis, dass die Fortschritte bei den Bauarbeiten die „kühnsten Erwartungen“ übertroffen hätten. Man war der Meinung, dass die Fertigstellung der Nordrampe für Mitte 1827 mit Sicherheit zu erwarten stand.<sup>88</sup>

Der Winter des Jahres 1826/27 kam früh und wurde ungewöhnlich streng. Die Bauarbeiten mussten eingestellt werden. Gerstner nutzte die Zeit um im Dezember 1826 ein zweites Mal nach England zu besuchen. Die Studienreise sollte ihm Zugang

<sup>86</sup> Ebenda, vom 28. Juli 1826, zit. nach Feiler, Die alte Schienenstraße, S. 128.

<sup>87</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeeisenbahn, S. 35.

<sup>88</sup> Feiler, Die alte Schienenstraße, S. 60.

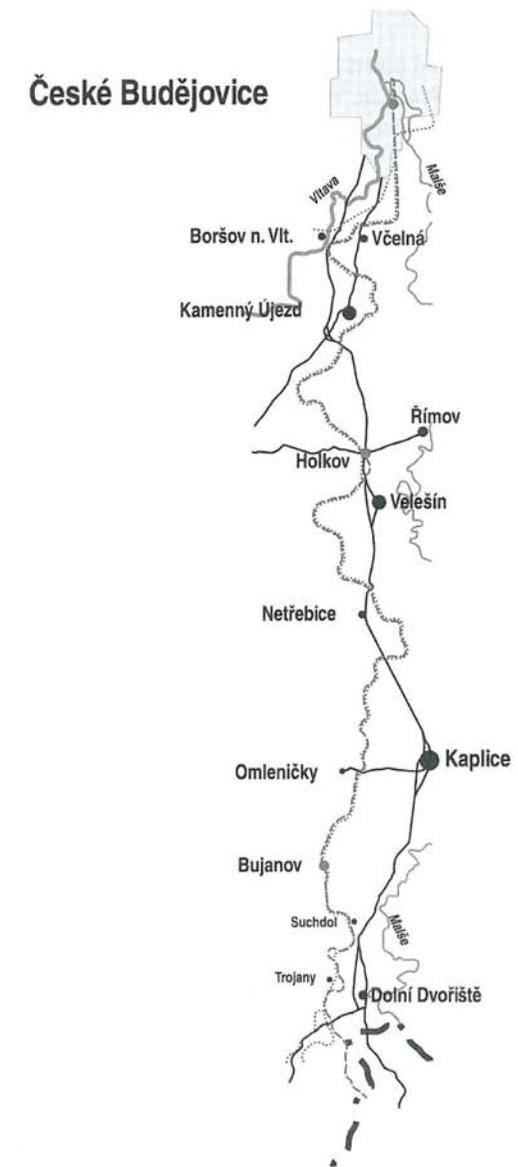


Abb. 39 Die Strecke Budweis - Linz in Böhmen.

zu den Neuerungen im Eisenbahnwesen bringen, um sie für die eigene Eisenbahn umsetzen zu können. Im Jahr zuvor, im Spätherbst 1825, fuhr James Stephenson erstmals die von seinem Bruder George konstruierte dampfbetriebene „Locomotion“ auf der Strecke der Kohlenbahn von Stockton nach Darlington im Nordosten Englands. Das war zwei Wochen nach dem Spatenstich für den Bau der Pferdeeisenbahn. Die von der „Lokomotion Nr. 1“ erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit lag zwar unter der eines von Pferden gezogenen Zuges, ihre fünf PS reichten jedoch aus 90 Tonnen zu ziehen. Gerstner erfuhr, dass nun sämtliche in Bau befindlichen Strecken in Hinblick auf Dampfbetrieb ausgelegt würden und dass die Lokomotive ihre Zugkraft durch den „bloßen Widerstand der Reibung, welchen die Oberfläche ihrer Räder an der Oberfläche der Schienen“ zustande brachte. Deshalb kam er zum Schluss, dass für seine in Bau befindliche Nordrampe für den Salztransport nicht nur Pferde sondern auch „Dampfwagen“ verwendet werden könnten. Auch seien die von ihm verlegten beschlagenen Holzschienen seiner Meinung nach durchaus für die stärkere Belastung durch Dampfmaschinen geeignet.<sup>89</sup>

In der Zwischenzeit hatte man in Frankreich mit dem Bau der ersten Eisenbahnlinie begonnen. Die Strecke wurde von St. Etienne nach Lyon auf einer Länge von 53,3 Kilometern errichtet. Dabei konnte Gerstner Bestätigung für seine Idee der stetigen Steigung finden, da auch auf dieser Strecke gleichmäßige Anstiege von bis 13,5 Promille projektiert waren.<sup>90</sup>

Gerstner informierte auch seinerseits die führenden Männer des Eisenbahnwesens über den Fortgang der Bauarbeiten der Eisenbahn am Kontinent, was auch in den

---

<sup>89</sup> Ebenda, S. 63.

<sup>90</sup> Ebenda, S. 62.



Abb. 40 Matthias Ritter von Schönerer. 1807 - 1881

Medien Beachtung fand:

“[...] London, Eisenbahnen: Diese verbesserten Verkehrsmöglichkeiten waren bisher fast ausschließlich auf unser Land beschränkt, wo leichte Möglichkeiten für ihre Anlagen und Instandhaltungen bestehen; aber fremde Länder beginnen ihre Vorteile zu erkennen und wir haben unlängst von großen Unternehmungen dieser Art vernommen, sowohl auf dem europäischen Festlande als auch in Amerika. Eine von diesen gehört zu den erstaunlichsten Werken dieser Art und dies in einem Lande, wo man ein solches Unternehmen kaum erwartet hätte, nämlich in – Österreich. [...]”<sup>91</sup>

Bei der Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft am 27. April berichtete Gerstner über die Reise und der dabei gewonnenen Erkenntnisse. Er schlug vor, die Südrampe ohne aufwändige Steinmauern bei den Dammbauten auszuführen, da diese in England unbekannt seien.<sup>92</sup> Er berichtete auch, dass auf der Stockton–Darlington–Bahn der mit Pferdekraft betriebene Personenverkehr immer stärkere Bedeutung erlange, und dass der Erfolg des englischen Eisenbahnwesens nicht nur damit zusammenhänge, Rohstoffe zu verführen, sondern auch darin begründet sei, bedeutende Handelsplätze miteinander zu verbinden. Aus diesem Grund empfahl Gerstner die Bahn nicht wie geplant nach Mauthausen, sondern bis Linz zu führen.

Dort könnte durch Benutzung der Donaubrücke der Salzhafen an der Traunmündung in der Zizlau mittels der Bahn direkt angefahren werden. Auch eine Bahnverlängerung bis Gmunden wäre danach möglich. Gerstner beantragte deshalb, den Bahnbau vorläufig an der Südrampe nur bis Lest voranzutreiben und die neue Streckenführung bis Linz



Abb. 41 Die Edelbacher Brücke bei Leopoldschlag.

<sup>91</sup> Edinburgh Evening Courant, 1. März 1827, zit. nach Feiler, Die alte Schienenstraße, S. 66.

<sup>92</sup> In England wurden die Schienen auf Erdlagen aufgebracht und nach dem Absinken, das durch das Befahren entstand, immer wieder unterfüttert. Die doppelten Gleisbauern sollten nach Meinung Gerstners zudem ein zu frühes Abmorschen der Gleisbäume verhindern. Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 35.

zu untersuchen. Zusätzlich wurde auch beschlossen den gesamten Bahnbetrieb, die Bespannung, Erhaltung und Bewachung der Bahn und die Ausbesserung der Wagen zu verpachten.<sup>93</sup>

Im Frühjahr des Jahres 1827 wurden die Bauarbeiten wieder aufgenommen und wegen des Zeitverlustes durch den langen Winter mit großem Druck vorangetrieben. Es waren ständig 3.000 bis 4.000 Arbeiter, zeitweise bis zu 6.000 beschäftigt, unterstützt von bis zu 1.000 Pferden. Dadurch gelang es, im September ein annähernd 50 Kilometer langes Teilstück der Nordrampe, von Zartlesdorf (Rybnik) nahe der Grenze bis Budweis in Betrieb zu nehmen. Die „Wiener Zeitung“ schrieb darüber: „Am 7. 9. 1827, am 3. Jahrestag der Privilegerteilung, wurde um 3 Uhr nachmittags bei Zartlesdorf der erste, aus 7, zusammen mit 250 Wr. Ztr. (14 Tonnen) Gips, Ziegel und Eisenwaren beladenen Wagen bestehende und von 2 Pferden gezogene Probezug nach Budweis abgelassen, wo er nach Übernachtung in Holkau am 8. 9. um 9 Uhr früh einlangte.“<sup>94</sup> Und die „Prager Zeitung“ meldete vom 14. September 1827 zu diesem Ereignis: „Man fing an, die Eisenbahn zur Beförderung von Gütern am 7. dieses Monats zu nutzen. Nachdem die ganze, sieben Meilen lange Strecke in Böhmen befahrbar gemacht wurde, hat an diesem Tag das Unternehmen die erste Fahrprobe mit einem größeren Transport unternommen. Es wurden nämlich bei Zartelsdorf nahe der oberösterreichischen Grenze sieben Wagen englischer Bauart mit Gips, Ziegeln und Eisenwaren beladen und die Fahrt begann um drei Uhr nachmittags. Zwei Pferde zogen gemeinsam eine Last von zweihundertfünzig Wiener Zentnern, viereinhalb Meilen weit bis Holkau, wo übernachtet wurde. Nach acht Stunden, nach sechs Uhr in der Früh, setzte man den Weg mit denselben Pferden bis nach Budweis fort, wo die Wagen um neun Uhr in der



Abb. 42 Streckeneinschnitt an der Grenze

---

<sup>93</sup> Ebenda, S. 35.

<sup>94</sup> Wiener Zeitung, 12. August 1827.

Früh angekommen sind. Die Neuartigkeit, die zweckmäßige und einfache Bauart der Wagen und die Leichtigkeit im Zug weckten bei vielen herbeieilenden Zuschauern Verwunderung. Die Ware wird nun auf der Eisenbahn unbehindert befördert werden und es soll, da bald auch ein weiterer Streckenabschnitt nach Oberösterreich befahrbar sein wird, ab 1. Oktober dieses Jahres ein regelmäßiger Personenverkehr zwischen Budweis und Freystadt aufgenommen werden, damit die Reisenden dieses große patriotische Unternehmen kennen lernen können.“<sup>95</sup>

Die Betriebseröffnung wurde öffentlich kundgemacht. Es sollten wöchentlich bis zum Einsetzen der ersten größeren Schneefälle von der Edelbrucker Schlucht bei Leopoldschlag zwei bis drei Züge nach Budweis abgehen, obwohl die Arbeiten an der Strecke noch nicht abgeschlossen waren, es fehlten noch teilweise die Dammschüttungen. Ein Situationsbericht aus dem Tagebuch des Fürsten Fürstenberg gab erstmals die Eindrücke und Einzelheiten einer Fahrt auf dem neuen Verkehrsmittel wieder: „[...] Wir fuhren dann fort 12.500 Klafter (23,63 Kilometer). Es ist sehr angenehm zu fahren die Strecke, wir fuhren im Hundstrab, in 7/4 Stunden weniger 8 Minuten (15,3 Stundenkilometer); wir holten ein eine Fuhr mit Bau- und 2 Fuhren mit Klafterholz, die vor uns fuhren so schnell, wie wir. Es ist recht gut zufahren, noch dort und da zu skarpieren und anzuschütten. [...] Wir fuhren durch enorme Durchschnitte und über sehr hohe Dämme. [...] Hatten immer die Karte in Händen. So bis auf ihren Abladungsplatz, vor dem großen Teuch ( Krumauer Teich im Süden von Budweis), wo 3 bis 4 Kraniche (Kräne) zum Abholen sind, fuhren über den Damm, der durch den Teuch bei Grossau geht, ist interessant zu sehen. Ein Theil des großen Damms von Beinendorf (Bienendorf) ist blos von Erde, das merkt man im Fahren, hat sich



Abb. 43 Doppelschleife in Eisenhut bei Hilttschen mit der großen Edelbrucker Brücke.

<sup>95</sup> Prager Zeitung, 14. September 1827, zit. nach Hajn, Die Pferdeisenbahn, S. 40.

verschieden gesetzt, sonst sehr kommod, 2 Ausweichplätze gesehen. In Oberösterreich wird die Bahn meistens an Lehen gehen, also viel leichter zu bauen.“<sup>96</sup>

Die Euphorie über die Fertigstellung und Inbetriebnahme dieses ersten Teilstückes legte sich schnell. Es gelang dem neuen Verkehrsmittel Bahn nicht, den Frachtverkehr an sich zu ziehen. Die Salzbauern, die alteingesessenen Frächter, die den Salztransport von der Donau zur Moldau seit jeher dirigierten und zusammen mit den betroffenen Bauern entlang der Strecke die größten Gegner des Eisenbahnbaus waren, weigerten sich, das Salz auf der Straße von Mauthausen an der Donau der neuen Eiseisenbahn für den Weitertransport nach Budweis zuzuführen. Die Bahngesellschaft war deshalb gezwungen, mit eigenen 24 Paar Pferden die notwendigen Fuhren durchzuführen, das Umladen von Straße auf Schiene musste unter freiem Himmel erfolgen, da noch keine Magazinsgebäude errichtet worden waren.<sup>97</sup>

Dazu kam, dass im November die Bauarbeiten wegen Geldmangels eingestellt werden mussten. Bis zu diesem Zeitpunkt waren an der Nordrampe bereits mehr als 750.000 Gulden verbaut worden, ursprünglich waren für die Strecke von Budweis nach Kerschbaum nördlich von Freistadt 480.0000 Gulden vorgesehen gewesen.<sup>98</sup>

Die Eisenbahngesellschaft beauftragte daraufhin die verantwortlichen Bahningenieuren eine Kostenaufstellung über die am Bauabschnitt bereits getätigten und die künftig noch zu erwartenden Ausgaben auszuarbeiten. Dass man dabei den Bauleiter Gerstner bewusst nicht damit befasste, scheint ein erstes Anzeichen für einen beginnenden



Abb. 44 Trassenführung über einen Weg bei St. Magdalena bei Linz.

<sup>96</sup> Fürstenberg Friedrich Egon Fürst von, Tagebucheintrag vom 25. November 1827, zit. nach Feiler, Die alte Schienenstraße, S. 130.

<sup>97</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 36.

<sup>98</sup> Hajn, Die Pferdeisenbahn S. 41.

Vertrauensschwund ihm gegenüber seitens der Gesellschaft gewesen zu sein. Die Kalkulationen ergaben eine starke Überschreitung der vorangeschlagten Kosten für die bereits erbrachten Leistungen und einen Bedarf von zusätzlichen 100.000 Gulden für die Fertigstellung der Nordrampe. Die Kostenerhöhung war größtenteils den nicht erwarteten und deshalb nicht einberechneten Preiserhöhungen zuzuschreiben. Binnen zweier Jahren waren zum Beispiel der Brotpreis um 140 Prozent, die Arbeitslöhne um bis zu 100 Prozent und Fuhrlohne um die Hälfte gestiegen. Gerstner versuchte die überhöhten Ausgaben bei einer außerordentlichen Generalversammlung im Dezember 1827 zu erklären. Der dafür verfaßte Bericht ist als wichtige Quelle für das Baugeschehen der Pferdeisenbahn erhalten geblieben.<sup>99</sup>

In dem vorgelegten Bericht wurde die Überschreitung der vertraglich festgelegten Kostenobergrenze bestätigt, wodurch der Verlust des Anspruchs auf das Aktienpaket Gerstners im Wert von 100.000 Gulden schlagend wurde. Verstärkt setzte er sich jetzt für die Führung der Trasse über Bürstenbach – Gallneukirchen – St. Magdalena – Urfahr und Linz weiter nach Gmunden ein. Die, nach Gerstners Ansicht, auf dieser neuen Strecke durch ein wesentlich stärkeres Frachtaufkommen zu erwartenden höheren Gewinne würden auch den dort notwendig werdenden Einbau von Gegensteigungen und stärkeren Steigungen rechtfertigen. Das bedeutete ein Abgehen von dem an der Nordrampe eingehaltenen Prinzip des „Nicht–mehr–Verlassens“ einer bereits einmal erreichten Höhe. Zudem forderte Gerstner, die Eisenbahngesellschaft möge sich um die Erteilung eines Monopols für den Salztransport nach Böhmen bemühen, was der Gesellschaft dann auch tatsächlich gelang.

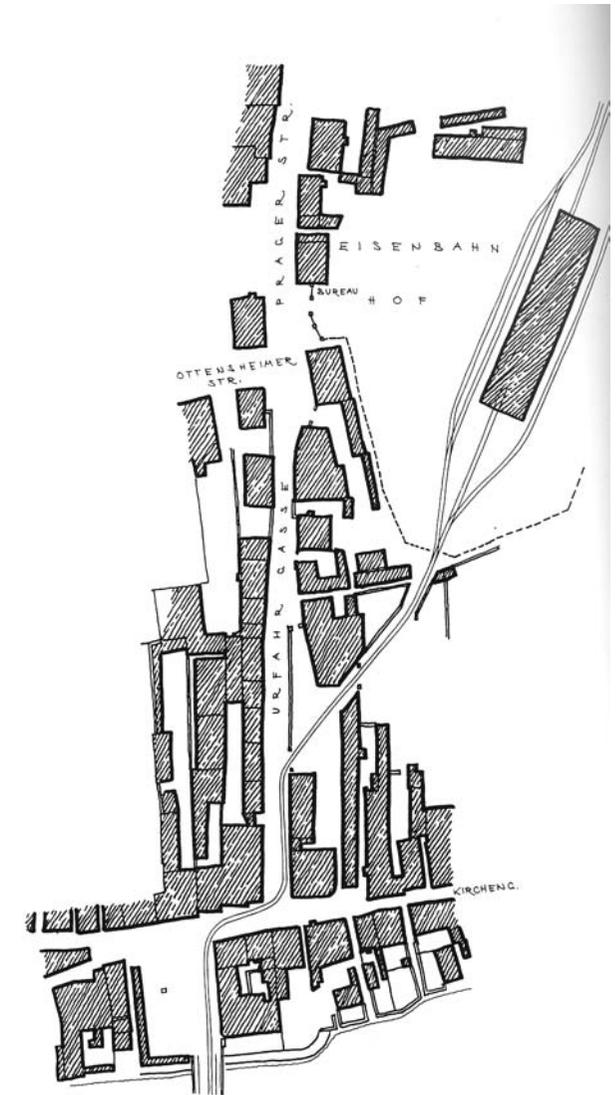


Abb. 45 Streckenführung durch Urfahr mit Magazingebäude und Auffahrt auf die Donaubrücke (am unteren Bildrand).

<sup>99</sup> Gerstner Franz Anton, Bericht an die p. t. Herren Actionärs über den Stand der k. k. privilegierten Eisenbahn-Unternehmung zwischen der Moldau und der Donau, Wien, 1827.



Abb. 46 Blick von der Eisenbahnbrücke über den Haselgraben bei St. Magdalena.



Abb. 47 St. Magdalena mit Bahnstrecke im Vordergrund.



Abb. 48 Brücke über den Haselgraben bei Linz, heute nur mehr Reste des rechten Widerlagers erhalten.

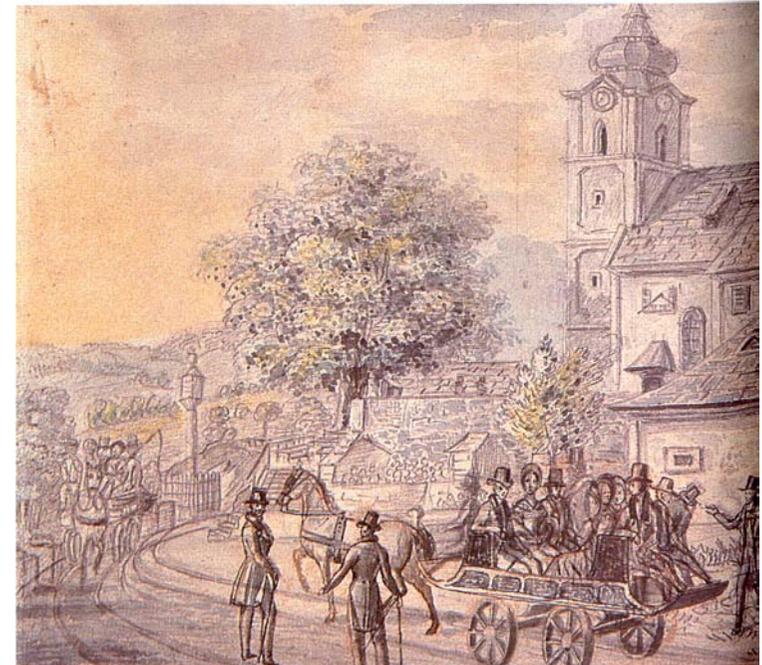


Abb. 49 Die Kirche von St. Magdalena, beliebtes Ausflugsziel der Linzer im Biedermaier. Hier eine Fahrt im Stellwagen.

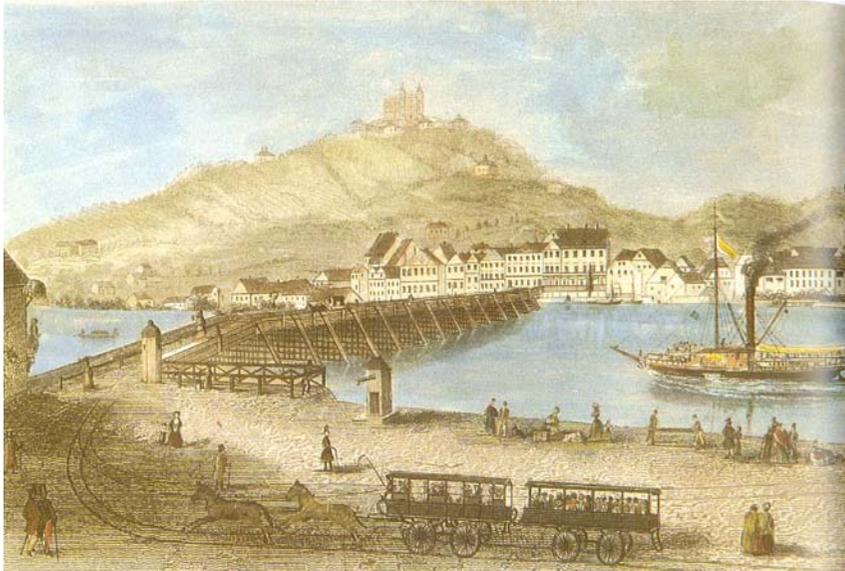


Abb. 50 Urfahr mit dem Pöstlingberg im Hintergrund. Der Dampfschiffsverkehr von Wien wurde 1837 mit dem Dampfschiff „Maria Anna“ aufgenommen. Die Darstellung des Stellwagenverkehrs im Vordergrund entsprach nicht dem tatsächlichen Betrieb, da über die Donaubrücke ausschließlich Gütertransporte geführt wurden.



Abb. 51 Bahntrasse von St. Magdalena nach Linz. Die Strecke wurde auch als Spazierweg genutzt.



Abb. 52 Blick vom Linzer Schlossberg auf die Donaubrücke und Urfahr.

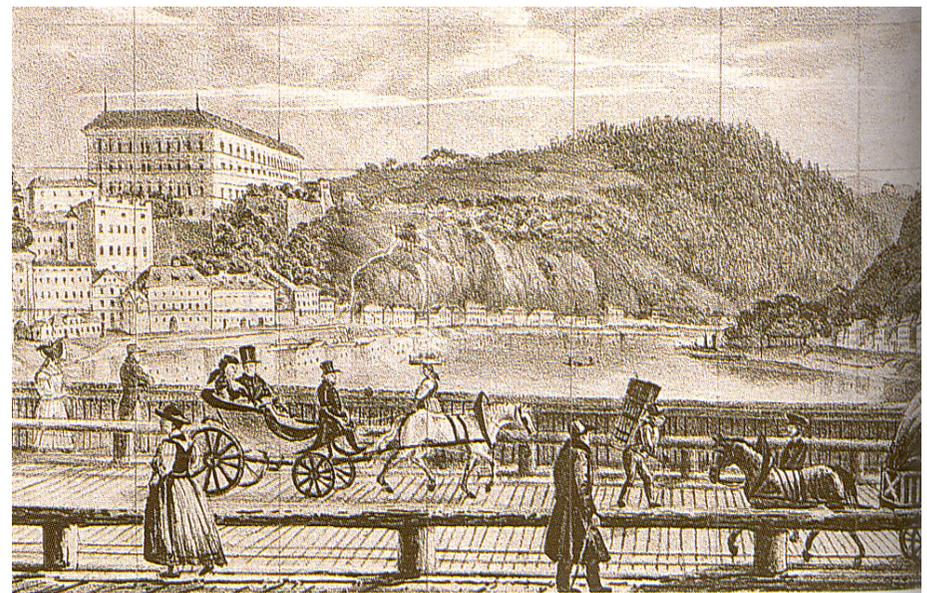


Abb. 53 Blick von der Donaubrücke auf das Linzer Schloss. Rechts im Bild ein Frachtwagen der Pferdeeisenbahn.



Abb. 54 „Ankunft Ihrer Majestäten des Kaisers und der Kaiserin von Österreich in St. Magdalena bey der Eröffnung der Eisenbahn von Linz nach Budweis am 21ten July 1832.“ Am Rücksitz des Wagens Matthias Schönerer.

N<sup>o</sup>. 59. 1832

Kaiserlich = Königlich  
privat- = legitime

**L i n z e r = Z e i t u n g .**

Montag, den 23. July.

L i n z .

Freitag, den 20. d. M., geruhten Se. k. k. Majestät, in Begleitung Sr. königl. Hoheit des Erzherzogs Maximilian, und der hier anwesenden Generalität, die Besichtigung mehrerer Befestigungsthürme am diesseitigen Ufer der Donau vorzunehmen.

Ihre Maj. die allerdurchlauchtigste Kaiserin beglückten das Blinden-Institut mit einem Besuche, woben sich die Zöglinge nicht nur der allerhöchsten Zufriedenheits-Bezeuguna, sondern auch eines gnädigen Geschenkes von 100 fl. C. M. erfreuten. — Den Nachmittag hatten Se. k. k. Majestät den Geschäften im Cabinete gewidmet; Ihre Majestät die Kaiserin empfingen die hiesigen apartementmäßigen Damen en Cercle.

Abends wurde dem allverehrten Kaiser-Paare von den Mitgliedern des hiesigen Musik-Vereines eine festliche Sereenade gebracht, woben eine zu dieser herzlichen Zörer von Carl Kaltenbrunner besonders gedichtete, und vom Dom-Capellmeister, Joh. Bapt. Schiedermaier, in Musik gefachte Cantate abgefungen, und vom zahlreich versammelten Publicum mit rauschendem Jubelrufe der Liebe und kindlichen Verehrung begleitet wurde. Das alle Herzen mächtig erhebende Hölferlied des Kaiserthumes krönte den gefeyerten Tag. Die beyden Majestäten zeigten sich dem frohen Volke zu wiederholten Malten, und Allerhöchstdieselben wurden jedes Mal von dem begeistertsten Lebehoch des wunnersfüllten Publicums begrüßt.

Samstaz, den 21., geruhten die k. k. Majestäten, mit Begleitung Sr. königl. Hoheit des Erzherzogs Maximilian, und Allerhöchster Suite, die Befestigungsthürme am Pöstlingberge in Augenschein zu nehmen, und sodann einen Theil der von hier nach Budweis führenden Eisenbahn zu erfahren. — Es war einer der festlichsten und schönsten Augenblicke, als die k. k. Majestäten unter dem Baldachin der großen Linde zu St. Magda-

lena auf dem Puncte der schönen Fernsicht standen, im eng gezogenen Kreise der versammelten Menge, die den Auggeliebten mit erneuertem Entzusemus die Huldbigung der treuesten Anhänglichkeit darbrachte.

Nachmittags wohnten die k. k. Majestäten einem von Sr. königl. Hoheit dem Erzherzoge Maximilian am Befestigungsthürme Nr. 12 veranstalteten ländlichen Feste bey, und vernahmen auch dort, wie überall, woben sich Ihre Segensschritte wenden, aus dem Munde der zusammen gestellten Tausende der jauchzenden einstimmigen Ausruf der innigsten Unterthanenliebe. Ein besonders ergreifendes Moment trat ein, als die Arbeitsleute des Thurmdaues, nachdem sie unter frohlichen National-Gesängen im Angesichte der Erbetenen mit bewunderungswürdiger Gewandtheit u. Schnelligkeit auf dem Walle ein gemauertes Piedestal aufgeführt hatten, die darauf erhobene Wüste des Auggeliebten Kaisers enthüllten. Weitbin dehnete in diesem hererslichen Augenblicke das Lebehoch des ungeheuern, aus Personen von allen Classen gebildeten Kreises der Zuschauer, die sich bey diesem heiteren Volksfeste nach am späten Abend ergyeten.

Sonntag den 22., früh um 9 Uhr, geruhten K. k. M. nach dem in der ständ. Kirche von dem hochwürdigsten Herrn Bischöfe abgehaltenen Gottesdienste die hier garnisonirenden Bataillone vom Regimente C. H. Carl und Richter Infant., dann 4 Feld-Batterien, die auf den Exercierplatz ausgerückt waren, in Augenschein zu nehmen.

Se. k. k. Majestät geruhten nach Ihrer Rückkehr von diesem, durch die schöne Haltung der Truppen und die huldbolle Würdigung derselben, ausgezeichneten Actz allgemeine Audienz zu ertheilen, woben sich eine große Zahl von Bittenden mit jenem kindlichen Zutrauen einfand, welches in der Segen bringenden Nähe des väterlichen Herrschers das Unterpfand des Trostes, der Hüffe und Verehrung zu erblicken und zu verehren gewohnt ist.

Abb. 55 In der „Linzer Zeitung“ wurde die Eröffnung der Pferdeisenbahn mit zwei Zeilen beschrieben.

Im Jahr 1829 konnten an beiden Enden der Strecke entscheidende Arbeitsfortschritte erreicht werden. Am Scheitelpunkt der Bahn, in Pramhög wurde der erste oberösterreichische Stationsplatz gebaut. Errichtet wurden ein Wirtshaus, ein Aufsichts- und Wohngebäude mit Kanzlei sowie Stallungen für 20 Pferde. Da es sich bei dem aus Holz gebauten Gebäudekomplex um eine vorläufige Kopfstation handelte, musste für die Zwischenlagerung ein Salzmagazin für 6.000 Wiener Zentner (336 Tonnen) aufgestellt werden. Gerstner verwendet auch hier eine technische Neuerung: Das Depot war „[...] mit nach englischer Art erbauten vier Rollenthoren“<sup>100</sup> abgeschlossen. Am Areal befanden sich auch eine Schmiede mit zwei Essen, vier Brückenwaagen und vier Kräne. Erfolgreiche Verhandlungen mit dem Magistrat der Stadt Budweis sicherten die Trassenführung durch das Stadtgebiet, um die direkte Anbindung der Salzmagazine am „Wasserthürl“ an der Moldau zu ermöglichen. Dafür mussten Brücken durch den Krummauer Teich und über die Maltsh geschlagen werden, ein neues Stadttor wurde seitens der Eisenbahngesellschaft errichtet und der Bau des Stationsplatzes Budweis begonnen.

Bis Dezember 1828 war die Nordrampe von Budweis bis Pramhög im Großen und Ganzen fertiggestellt, sodass der Verkehr aufgenommen werden konnte. Da der Ersten Eisenbahngesellschaft das Monopol für den Salztransport von Pramhög nach Budweis übertragen worden war, konnte im April 1829 der Vollbetrieb auf dieser Strecke aufgenommen werden. Für den Gesellschaftsvertreter Holzinger, der als Salzhändler in Gmunden tätig war, lieferte der Schiffmeister Forstinger die Ware auf der Traun bis an die Donau, wo sie am Landweg von Mauthausen nach Pramhög gelangte, um dort auf die neue Bahn verladen zu werden.<sup>101</sup>

<sup>100</sup> Gerstner Franz Anton, Bericht 1827, zit. nach Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 40.

<sup>101</sup> Ebenda, S. 41.

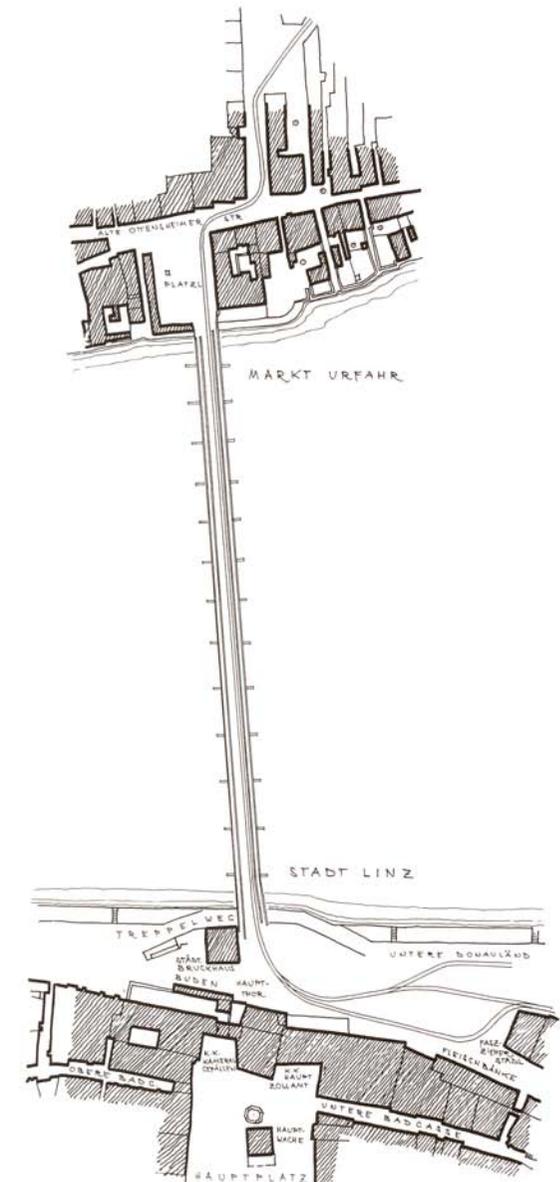


Abb.56 Die Brückenköpfe Urfaahr und Linz.

## 2.8. BAU DER SÜDRAMPE

Mit dem Bau der Südrampe wurde Mathias Schönerer betraut, der zuvor die Bauleitung für den bereits in Betrieb befindlichen Streckenabschnitt zwischen der böhmischen Grenze und Pramhöf inne hatte. Zu diesem Zeitpunkt war das 25,3 Kilometer lange Teilstück vom Scheitelpunkt bei Kerschbaum bis Lest in Bau, der Abschnitt von Lest nach Mauthausen projektiert.

Entscheidende Änderungen zum bisherigen Planungs- und Baugeschehens begannen im Sommer des Jahres 1828 und gipfelten bei der Generalversammlung am 27. Februar 1829 durch die Auflösung des Vertrages mit Gerstner seitens der Eisenbahngesellschaft.

Im Wesentlichen waren es für den Abgang Gerstners zwei Gründe: Einerseits zerstörten die ständigen Kosten- und Zeitüberschreitungen das Vertrauen der Gesellschaftsverantwortlichen und andererseits machte sein autoritärer und unkollegialer Führungsstil die Zusammenarbeit mit dem ihm unterstellten Personal immer schwerer. Schon Anfang 1828 kam es zur offenen Auflehnung der Ingenieure ihm gegenüber. Die treibende Kraft, die auf die Ablöse Gerstners hinarbeitete scheint dessen ehemalige Student, Mathias Schönerer gewesen zu sein. Dieser wandelte sich vom loyalen Schüler zum schärfsten Kritiker und Gegner.

Schönerer wurde 1807 in Wien geboren und starb dort 1881. Er studierte in Prag und am Polytechnischen Institut in Wien und kam durch seinen Lehrer Gerstner 1824 zur Budweis-Linzer Pferdeeisenbahn, deren Bau er von 1828 bis 1832 leitete.

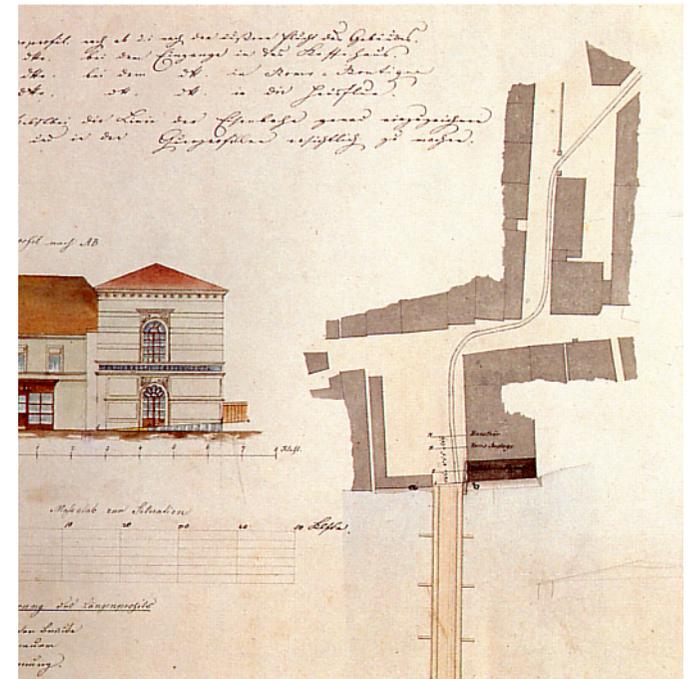


Abb.57 Der Brückenkopf in Urfahr.

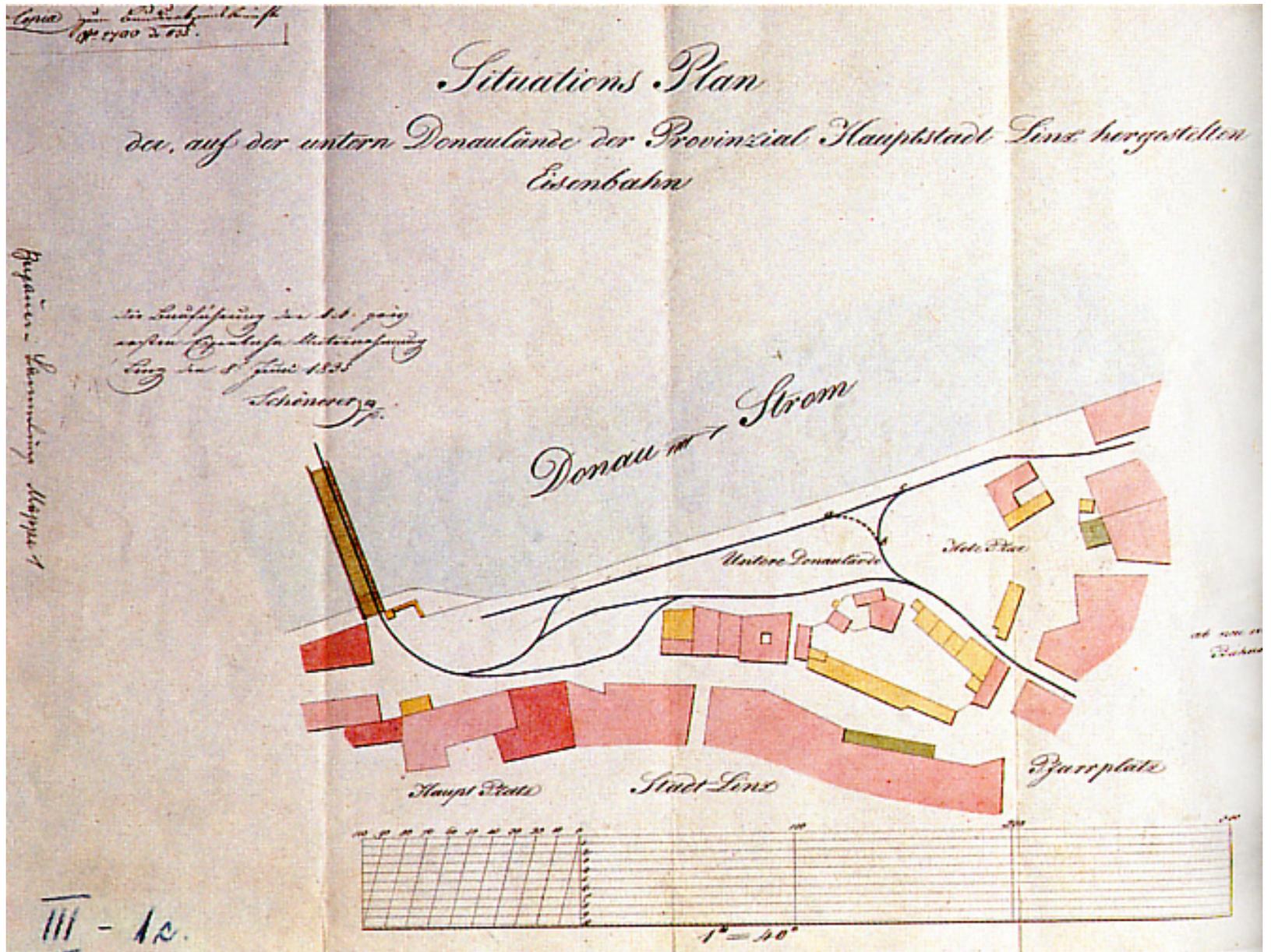


Abb. 58 Brückenkopf Linz

Von 1834 bis 1836 baute er die Verlängerung nach Gmunden, danach unternahm er Studienreisen nach England und in die Vereinigten Staaten von Amerika. Danach war er Bau- und Betriebsdirektor der Wien - Gloggnitzer-Bahn. 1839 errichtete er die erste Eisenbahn- und Lokomotivenfabrik. Schönerer wurde in den Ritterstand erhoben und war als Verwaltungsrat der Kaiserin Elisabeth-Bahn und der Kaiser Franz Josef -Bahn eine prägende Persönlichkeit des frühen österreichischen Eisenbahnwesens.<sup>102</sup>

Als Gerstner im Sommer 1828 einen Kuraufenthalt in Bad Ischl antreten musste, erhielt er seitens der Direktion der Eisenbahn-Gesellschaft den Auftrag, die gesamte Bahnstrecke an Oberingenieur Schmidl und Ingenieur Schönerer zu übergeben, was nach einer kommissionellen Begehung am 11. Juli 1828 geschah. Die Gehaltszahlungen an Gerstner wurden mit 15. Juli 1828 eingestellt. Eine außerordentliche Generalversammlung plante die Auflösung der Eisenbahngesellschaft und den öffentlichen Verkauf der Nordrampe zum 30. September 1828. Gerstner wurde dahingehend informiert und aufgefordert umgehend mitzuteilen, ob er von dem ihm laut Gesellschaftsvertrag zustehenden Recht zur Bildung einer neuen Gesellschaft Gebrauch machen wolle. Diese neue Gesellschaft wäre dann verpflichtet der alten das gesamte Kapital samt Zinsen zurückzuzahlen. Die Antwort Gerstners war eine am 10. September 1828 in Prag verfasste ausführliche Denkschrift: „An die P. T. Herren Aktionäre der k. k. privil. Unternehmung der Eisenbahn zwischen der Moldau und der Donau.“. Darin wies er auf die seiner Meinung nach bestehende Gesetzwidrigkeit der gefassten Beschlüsse hin (bei der Generalversammlung waren nur 27 von 79 Aktionären anwesend). Außerdem lehnte er die ihm zustehende Gründung einer neuen Gesellschaft ab, warnte vor zu

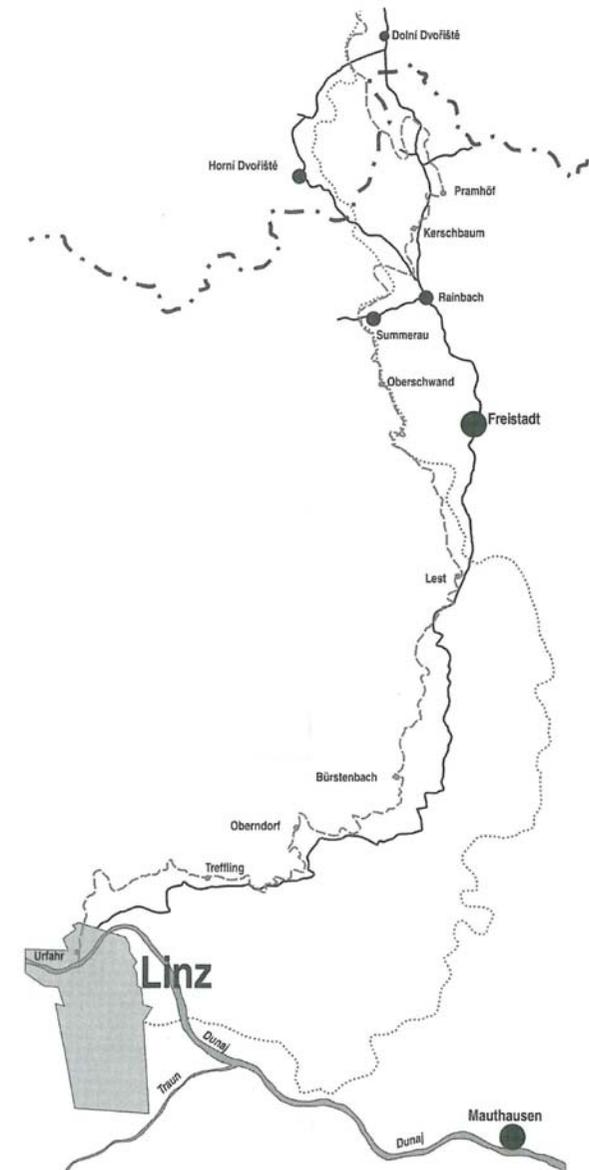


Abb. 59 Strecke von der Grenze bis Linz

<sup>102</sup> Siehe: Österreich Lexikon, Band 2, Wien, 1995, S. 364.

erwartenden immensen Verlusten bei dem beabsichtigten Verkauf und wies abermals auf die große Zukunft seines Bahnprojektes hin. Er empfahl, dass unbedingt, zumindest bis Lest, weiter zu bauen sei.

Es schien jedoch für eine neuerliche Befassung von Gerstner für den Weiterbau der Bahn in der Wiener Zentrale kein Interesse mehr bestanden zu haben, die Pachtverträge für die Bahnerhaltung im November 1828 schloss bereits Schönerer ab, den Verkehr auf der Nordrampe im Winter 1828/29 leitete der Ingenieur Seeling, eine Mitwirkung Gerstners ab Sommer 1828 ist nicht mehr erkennbar.<sup>103</sup>

Nach seiner Vertragsauflösung reiste Gerstner wiederum nach England und danach 1834 nach Russland. Dort errichtete er 1837 die erste Dampfeisenbahn von St. Petersburg zum Sommersitz des Zaren nach Zarskoje Selo. Beim Bau dieser ersten russischen Eisenbahn verwendete Gerstner eine Spurweite von sechs englischen Fuß (1,82 Meter), „[...] weil bei derselben leistungsfähigere und standfestere Locomotiven gebaut werden und auch bei den Wagen ein günstigeres Verhältnis zwischen der Nutz- und todtten Last eintreten müsse.“ Dieses, von der Normalspur um ein Fuß abweichende Maß gilt bis heute. Das Projekt einer Eisenbahn von St. Petersburg nach Moskau konnte nicht realisiert werden, worauf Gerstner 1838 nach Nordamerika ging, da er dort größere Chancen sah, seine Erfahrung im Eisenbahnwesen einsetzen zu können. Während der Planung für ein großes Bahnprojekt verstarb er 1840, 45-jährig in Philadelphia.<sup>104</sup>

---

103 Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 43.

104 Feiler, Die alte Schienenstraße, S. 89 f.

Am 28. April 1829 bestellte man Mathias Schönerer zum „provisorischen bauführenden Ingenieur“. Die Generalversammlung hatte zuvor den Weiterbau der Strecke bis Lest beschlossen, obwohl zur Abdeckung der Schulden Kredite und für den Weiterbau eine Anleihe aufgenommen werden mussten.

Schönerer hielt sich zwar im Wesentlichen an die Streckenführung Gerstners, musste jedoch auf Druck von finanziellen und zeitlichen Vorgaben wesentliche, bis heute sichtbare, Abänderungen zum bis zu diesem Zeitpunkt errichteten Streckenteil durchführen.

- Die Krümmungsradien der Kurven wurden auf bis zu 30 Klafter, das sind 56,89 Meter, herabgesetzt,
- die Steigungen wurden auf bis zu 11 Promille hinaufgesetzt,
- die aufwändigen Gleismauern kamen nicht mehr zur Anwendung und wurden durch ein Klafter (1,89 Meter) breite und 15 bis 18 Zoll (40 – 48 Zentimeter) starke Steinlegungen ersetzt, die einerseits bessere Entwässerung ermöglichten und andererseits den Pferden einen besseren Treppelweg boten,
- die schmiedeisernen Schienen wurden durch gusseiserne ersetzt, um die beim Befahren auftretenden Schwingungen, die durch die hölzernen Gleisbäume entstanden waren, zu verringern.

Die Maßnahmen bewährten sich. Schönerer konnte gemeinsam mit seinem Kollegen Ingenieur Seeling das 25 Kilometer lange Teilstück in knapp 100 Tagen unter den vorveranschlagten Kosten errichten, außerdem wurde an der Scheitelstelle ein neues Salzmagazin und in Lest ein vorläufiges Stationsgebäude errichtet. Noch

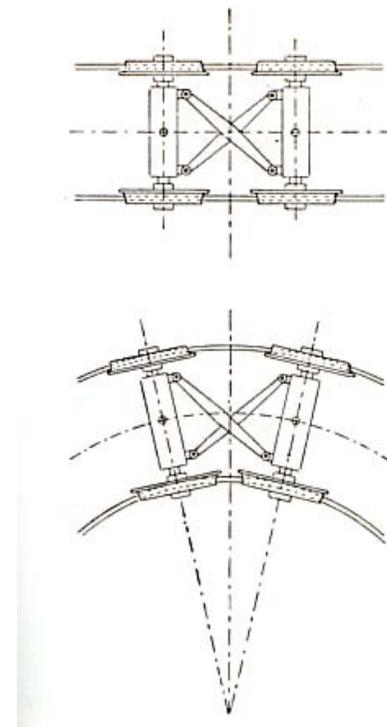


Abb. 60 Lenkachsen bei Güterwaggons 1828.

bevor dieses Teilstück von Pramhöf nach Lest so erfolgreich beendet war, drohte das Projekt abermals zu scheitern. Am 1. April 1829 begann der noch unter der Leitung Gerstnersauf sechs Jahre abgeschlossene Salztransportvertrag in Kraft zu treten, als in Böhmen der Salzhandel freigegeben wurde. Da zunächst erst die in Böhmen gelagerten Salzreserven abverkauft wurden, waren keine neuerlichen Salzlieferungen nötig und der Transport auf der Schiene wurde vorübergehend eingestellt. Erst als man in Linz und Budweis eigene Speditionsbüros gründete, konnte sich die Bahn durch Zubringerdienste mit Salz und anderen Frachtgütern versorgen. Trotzdem blieb das Transportaufkommen auf der Strecke von Lest nach Budweis in den Jahren 1830 und 1831 weit unter dem des Jahres 1829.<sup>105</sup>

Obwohl in der Zwischenzeit durch Schmidl eine Neuvermessung der Strecke von Lest nach Mauthausen unter Berücksichtigung der von Schönerer eingeführten Verbilligungsmaßnahmen beendet worden war, beschloss die Bahngesellschaft im Februar 1830 die seitens Gerstners bereits 1827 vorgeschlagene Abänderung der Trassenführung von Lest über Gallneukirchen nach Urfahr.<sup>106</sup>

Die Grundsätze Schönerers kamen auch bei der neuen Trassenführung zum Tragen. Die 41 Kilometer lange Strecke wurde der bestehenden Chaussée angeglichen, lediglich der Neumarkter und der Pfenningberg wurden umfahren. Es wurde dabei versucht, die Strecke so weit als möglich dem Gelände anzupassen, Seitentäler in engen Kehren, wie beim Bürstenbach, auszufahren. Von Gerstners visionärer Idee, eine einmal auf der Bahnstrecke erreichte Höhe nicht mehr zu verlassen, wurde abgegangen und drei

---

<sup>105</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 46.

<sup>106</sup> Ebenda, S. 47.

Gegensteigungen eingebaut, große Brücken und Einschnitte konnten so vermieden werden. Lediglich im Tal der kleinen Gusen, wo die Trasse hoch über dem Talgrund in die steile Talwand eingeschlagen werden musste und die Abfahrtsrampe von St. Magdalena in den Haselgraben erforderten größere Ingenieurbauten.<sup>107</sup>

Noch 1831 wurde die Strecke Lest – Oberndorf fertiggestellt. Im Sommer 1832 wurden die Schienen über die neue Donaubrücke von Urfahr nach Linz gelegt und dort Hauptmautamt erreicht. Die Stationsplätze Oberndorf und Urfahr, die Mittelstationen Bürstenbach und Treffling gebaut. Am 21. Juli 1832 unternahm Kaiser Franz I. eine erste Fahrt von Urfahr nach St. Magdalena, die offizielle Eröffnung fand am 1. August 1832 statt, genau 25 Jahre nachdem Franz Josef von Gerstner zum „scientific Director“ der hydrotechnischen Gesellschaft in Prag bestellt worden war. Er erlebte sie nicht mehr, denn fünf Wochen zuvor, am 25. Juni 1832 war er in Wien gestorben.<sup>108</sup>

---

107 Ebenda, S. 48.

108 Ebenda, S. 49.

## 2.9. DER BAU DER STRECKE LINZ – GMUNDEN

1827 beantragte der unter Gerstner am Bau der Nordrampe beteiligte Ingenieur Franz Zola das Privileg für den Bau und Betrieb einer „die Donau mit dem Gmundner See verbindenden Holz- und Eisenbahn“, das ihm auch verliehen wurde. Dem Inhalt nach bezog es sich auf das Privileg das Gerstner für die Budweiser Linie erteilt worden war, besaß jedoch geringe Änderungen, so waren bereits Flügelbahnen für die Anlieferung von Baumaterial erlaubt. Allerdings enthielt das Privileg noch keine Bestimmungen zum Personenverkehr oder Dampfbetrieb, war aber Grundlage für das später erteilte Privileg der Kaiser Ferdinand-Nordbahn.<sup>109</sup> Zola gelang es jedoch nicht, innerhalb der vorgeschriebenen Frist das benötigte Kapital für den Bahnbau aufzubringen, weshalb er das Privileg 1832 verkaufen musste. Die Käufer waren die Bankhäuser Geymüller, Rothschild und Stametz, die die auf 50 Jahre befristete Konzession erwarben und diese dann wieder ihrerseits 1834 an die Erste Eisenbahn-Gesellschaft abtraten.<sup>110</sup>

Für die Südstrecke, die Verlängerung der Bahn von Linz bis Gmunden, wurde wiederum Mathias Schönerer als Bauleiter eingesetzt und noch im selben Jahr, 1834, begannen die Arbeiten. Die annähernd 68 Kilometer lange Strecke bereitete aufgrund idealer topographischer Gegebenheiten kaum technische Probleme und dank der bereits erlangten großen Erfahrung durch den Streckenbau nördlich der Donau ging es an der Südstrecke rasch voran. Die Strecke bis Gmunden in nach zwei Jahren gebaut. Am 1.

---

<sup>109</sup> Pfeffer, Kleinmanns, Pferdeisenbahn, S. 50.

<sup>110</sup> Hajn, Die Pferdeisenbahn, S. 45.

Mai 1836 konnte die Verbindung Linz – Gmunden dem Verkehr übergeben werden. Im Stadtgebiet von Gmunden sollte die Bahn über den unteren Stadtplatz und weiter durch das Trauntor über die Traunbrücke in die Vorstadt Traundorf geführt werden. Vorerst kam es mit dem Magistrat zu keiner Einigung, erst 1842 konnten die Verhandlungen positiv beendet werden, die Traunbrücke wurde verbreitert, das Trauntor auf Kosten der Eisenbahngesellschaft auf vier Meter Breite und sechs Meter Höhe aufgeweitet. In Wels führte die Bahn durch die Vorstadt über den Kaiser–Josef–Platz, das Teilstück von Linz bis Wels konnte am 1. April 1835, die Strecke von Linz bis Lambach am 1. August 1835 eröffnet werden. Bei Lambach wurde die Traun auf einer 106 Meter langen, sechsjochigen Holzbrücke überquert.<sup>111</sup>

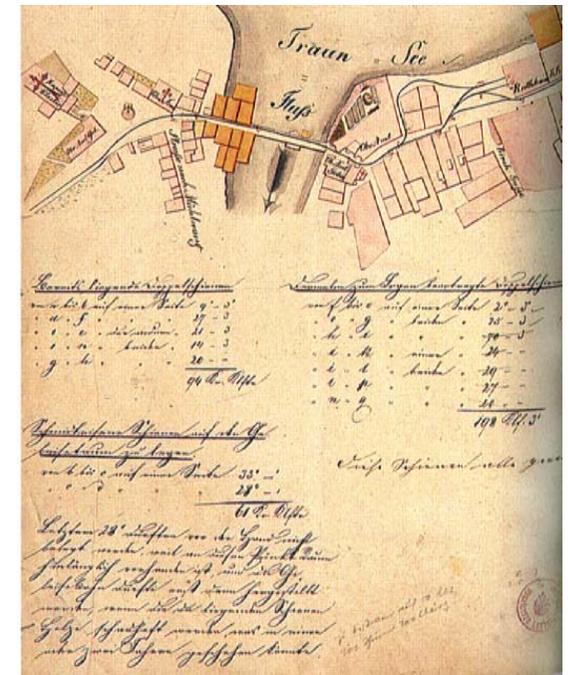


Abb. 61 Trassenführung über die Traun, links Traundorf, rechts das Salzlager im Gmunder Rathaus mit Salzhafen am Traunsee.

<sup>111</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 50.

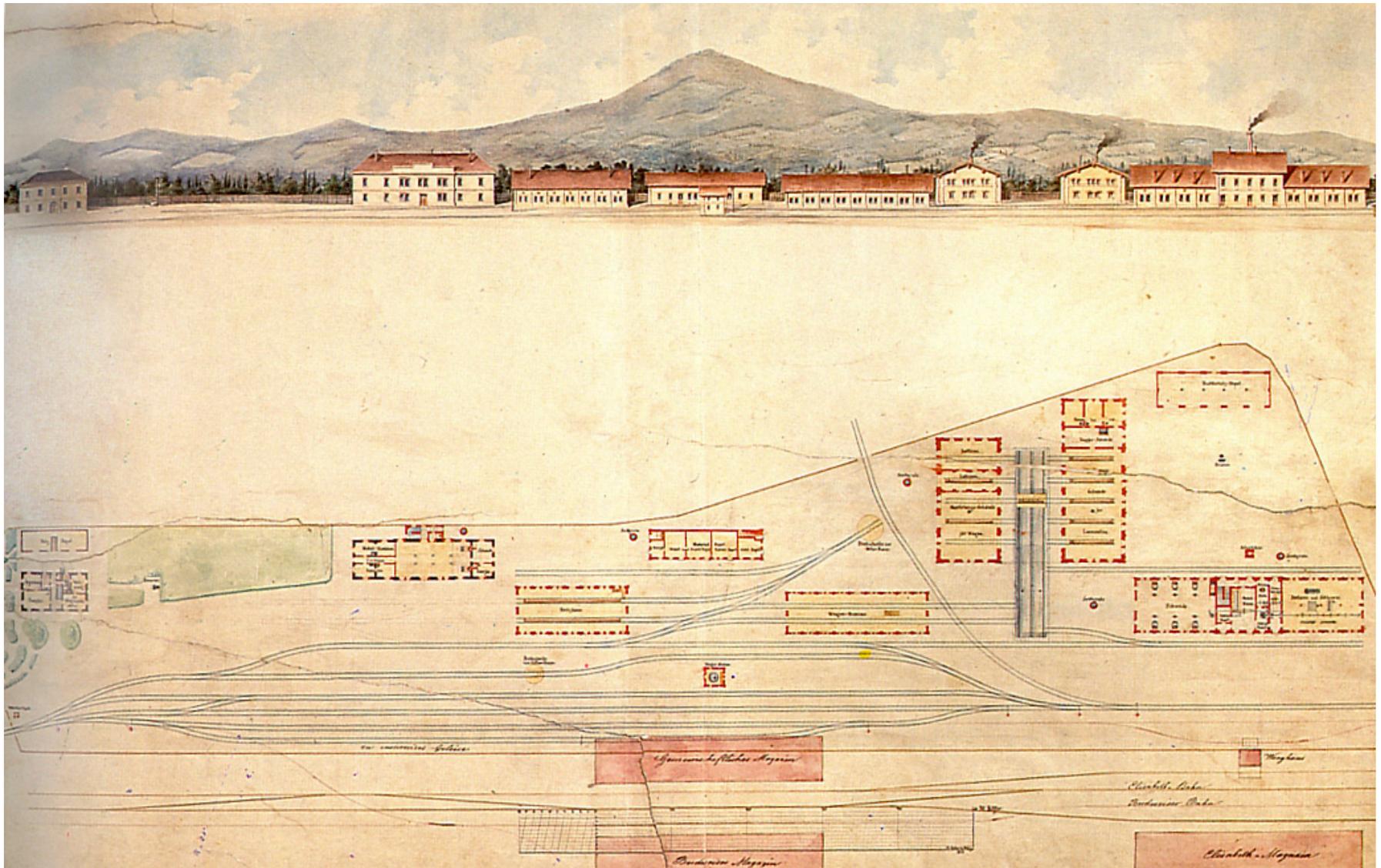


Abb. 62 „Bahnhof und Betriebsgebäude der Pferdeeisenbahn in Linz, Südbahnhof mit Gleisanlage bei gemeinsamen Betrieb der Pferdebahn und Elisabeth-Westbahn mit Ansicht im Gelände darüber“. Die beiden linken Verwaltungsgebäude der Ersten Eisenbahn-Gesellschaft sind erhalten (Khevenhüllerstr. 2 und 4, Linz).

## 2.10. DER BETRIEB DER PFERDEEISENBAHN BUDWEIS – LINZ – GMUNDEN

Die ursprüngliche Konzeption des Bahnbetriebes lag in einem von Pferden gezogenen Gütertransport, vorwiegend Salz als Transportgut, auf einer Holz- und Eisenbahn.

Die Gesamtlänge der Bahn von Budweis über Linz nach Gmunden betrug nach der Verlängerung bis vor das Gmundner Rathaus im Jahr 1842 197 Kilometer. Nach Gerstners Planung sollte die gesamte Strecke in gleiche Abschnitte mit derselben Steigung geteilt werden. Unterschiedlich zum heutigen Sprachgebrauch hießen diese Streckenabschnitte „Stationen“. Diese jeweiligen Streckenabschnitte sollten von den

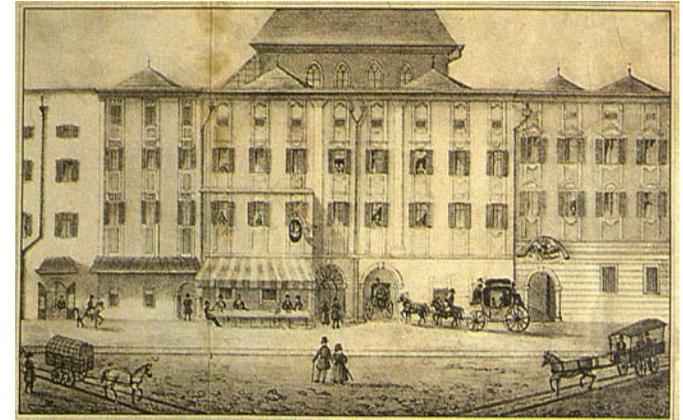


Abb. 63 Gleise und Güterwagen vor dem Hotel „Goldenes Schiff“ in Gmunden.

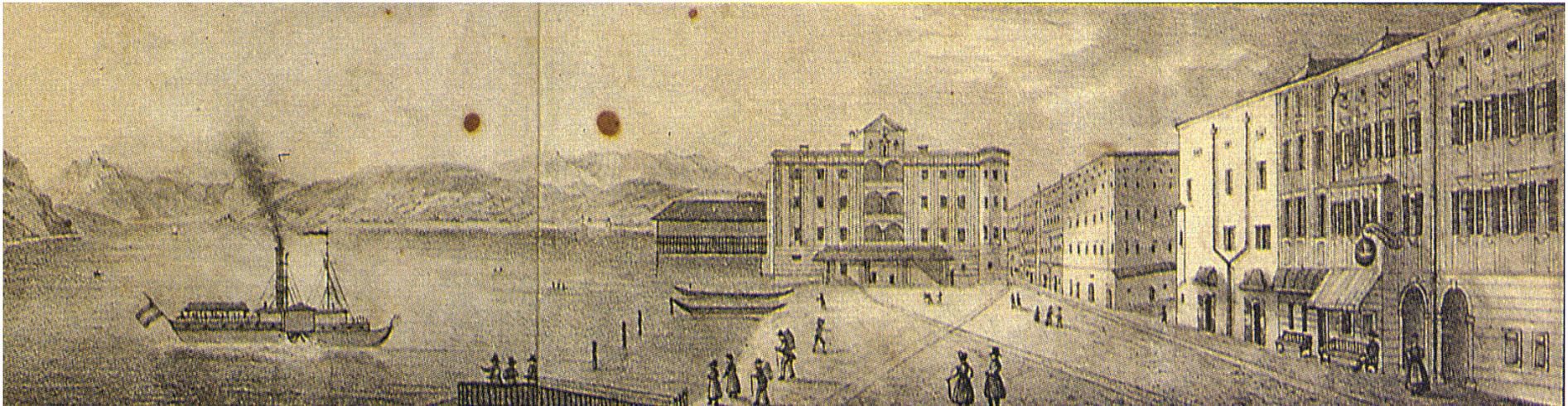


Abb. 64 Das Gmundner Rathaus mit der „bürgerlichen Salzschütt“, 1842.

Zügen in derselben Zeit zurückgelegt werden. Da dieses Konzept nur theoretisch exakt durchführbar war, wurden größere Steigungen durch kürzere Wegstrecken oder verstärkte Bespannung ausgeglichen. Am Beginn beziehungsweise am Ende jeder Station wurden Kreuzungs- und Umspannplätze, „Stationsplätze“, errichtet, die auch als Auf- und Abladeplätze („Packhöfe“) für die Transportgüter dienten. Auf der Budweiser Strecke waren sieben, auf der Gmundner Strecke fünf Stationsplätze angelegt, mit einer durchschnittlichen Stationslänge von 21 Kilometer. Die Länge einer Station war auf die halbe Tagesleistung eines Zugpferdes ausgelegt, damit konnte durch Umspannen auf den Stationsplätzen zu Mittag je eine Berg- und Talfahrt, oder umgekehrt geleistet werden. Abends war jedes Pferd wieder in seinen heimatlichen Stall zurückgekehrt.<sup>112</sup>

Die einzelnen Stationslängen waren:

Budweis / Ceské Budejovice – Holkau/ Holkov .....	18.235 m
Holkau / Holkov – Angern / Bujanov .....	21.781 m
Angern / Bujanov – Kerschbaum .....	22.874 m
Kerschbaum – Lest .....	22.561 m

---

<sup>112</sup> Pfeffer Franz, Oberösterreichs erste Eisenbahnen. In: Oberösterreichische Heimatblätter, herausgegeben vom Institut für Landeskunde am o. ö. Landesmuseum in Linz durch Dr. Franz Pfeffer, Jahrgang 5, Heft 2, April – Juni 1951, S. 146 f.

Lest – Oberndorf .....	21.420 m
Oberndorf – Urfahr .....	19.252 m
Linz – Maxlhaid .....	23.240 m
Zizlau – Maxlhaid .....	22.123 m
Maxlhaid – Lambach .....	19.579 m
Lambach – Enghof .....	21.366 m

Aus den unterschiedlichen Stationslängen lassen sich die Strecken mit den geringsten Gefällen (Linz – Maxlhaid, Angern – Kerschbaum) als die längsten, sowie die steilsten (Budweis – Holkau, Urfahr – Oberndorf) als die kürzesten ablesen.

Die Stationsplätze bestanden meistens aus dem Stationsgebäude, das als Aufsichts- und Wohngebäude mit Diensträumen und Wohnungen für das Bahnpersonal diente, aus den Stallungen, die je nach Anforderung auf den verschiedenen Streckenabschnitten von 28 bis mehr als 100 Zuggferde aufzunehmen hatten, Hafer- und Heumagazine, Schmiede. Größere Stationsplätze, wie Lest oder Urfahr, verfügten zusätzlich über Wagenreparaturwerkstätten, bestehend aus Sattlereien und Wagnereien. Jeder Stationsplatz besaß ein von Pächtern betriebenes Bahnwirthaus, das vorwiegend für das Bahnpersonal vorgesehen war. Zum Bahnpersonal gehörten das Fahrpersonal, die Transportknechte und die Kutscher. Erst durch das Einsetzen des ursprünglich nicht geplanten Personenverkehrs wurden Stationsplätze dem Passagieraufkommen entsprechend adaptiert. Der Stationsplatz auf dem Scheitelpunkt Kerschbaum erhielt

einen größeren und besser ausgestatteten Wirtshausbereich für die Fahrgäste, da sich dort mittags der Personenzug Linz – Budweis mit dem Gegenzug kreuzte und die Pferde gefüttert und umgespannt werden mussten. Deshalb hatten hier die beiden Züge einen einstündigen Aufenthalt. Auch dem sprunghaft ansteigenden Ausflugsverkehr nach Oberndorf und Zizlau an der Traunmündung wurde nachgekommen.<sup>113</sup>

Der Personentransport entwickelte sich eher zufällig aus einem für den Linzer Ostermarkt des Jahres 1834 eingeschobenen Stellwagendienst. Das System der zur selben Zeit in Linz und Budweis abfahrenden und sich in Kerschbaum kreuzenden Züge wurde hier bereits angewandt. Eine Ankündigung dieser ersten Bahnfahrten für Personen in Österreich hat sich erhalten: "Kundmachung. Das gefertigte Bureau bringt hiermit zur allgemeinen Kenntnis, dass fortwährend Güter aller Art auf der Eisenbahn zu folgenden Frachtpreisen verführt werden: Für einen Wiener Sporco-Zentner von Budweis nach Linz 14 Kronen von Linz nach Budweis 30 Kronen Um dem Wunsche des Publikums entgegen zu kommen, wird während der Dauer des kommenden Linzer Ostermarktes, und zwar vom 26. März bis 19. April 1834 eine Eilfahrt auf der Eisenbahn für Personen zwischen Budweis und Linz eingerichtet werden. Der Eilwagen fährt täglich um 5 ½ Uhr Früh von Linz und von Budweis ab, und trifft Abends längstens 8 Uhr in Budweis und Linz ein. Die Person zahlt für einen Sitz im Inneren des Wagens 2 fl 40 kr C.Mz. für einen äußern Platz 1 fl 40 kr C.Mz. und kann 20 Pfund leicht unterzubringendes Gepäck mit sich führen, außer dem 30 Pfund mit dem täglichen Güter-Transporte voraus oder nachsenden. Man pränumerirt auf die Fahrt in den Kanzleien der Eisenbahn zu Budweis und Urfahr – Linz. Budweis den 17. März 1834. Bureau der k.k. priv. ersten Eisenbahn

---

113 Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 146.

– Gesellschaft.“<sup>114</sup>

Auf der Gmundner Linie entwickelte sich der Stationsplatz Lambach zu dem am stärksten frequentierten Umstiegsplatz, sodass hier das erste Bahnhofshotel mit 14 Zimmern entstand. Die Magazingebäude, ursprünglich Holzbauten, später aus Stein hergestellt, waren vorrangig als Wetterschutz für die Salzfuhren gedacht und deshalb direkt über den Schienen im Stationsplatzbereich errichtet. Da die Lage der Stationsplätze aus der zeitgleichen Erreichbarkeit vom jeweils nächsten Stationsplatz begründet und mit dem Umspannen auf die Halbtagesleistung der Zugpferde ausgelegt war, kamen sie meist abseits von größeren Siedlungen zu liegen, wie Lest oder Maxlhaid. Dort wurden Stellwagendienste für den Personenverkehr und den Güterverkehr auf der Straße eingerichtet. Das betraf die Strecken von Lest nach Freistadt, von Kerschbaum nach Freistadt und von Maxlhaid nach Wels. Um den Anforderungen des Personenverkehrs gerecht werden zu können, wurden bald in den Städten, bei denen die Stationsplätze weiter entfernt waren, zusätzlich eigene „Aufsitzplätze“ eingerichtet, in denen in den „Einschreibzimmern“ die handgeschriebenen Fahrkarten ausgegeben und die Zeit bis zur Abfahrt in kleinen Warteräumen zugebracht werden konnte. In Budweis war dies bei den Salzmagazinen, in Linz beim Basdargarten, in Gmunden in Traundorf.<sup>115</sup>

Bereits 1826 plante und errichtete Franz Anton von Gerstner „Ausweichplätze“, die meistens in der Mitte der Stationen oder in deren Nähe eingerichtet waren, wenn möglich bei Kreuzungen mit der Chaussée. Diese drei „halben Stationen“ oder „Mittelstationen“, waren Steinkirchen, Neuwirtshaus und Zartlesdorf/Rybnik. Sie erhielten auf der Nordrampe noch sechs zusätzliche Ausweichplätze für 20 Wagen

---

<sup>114</sup> Kundmachung der k. k. priv. ersten Eisenbahngesellschaft, Budweis, 17. März 1834, zit. nach Hajn, Pferdeisenbahn, S. 102.

<sup>115</sup> Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 141.

(114 Meter Länge). Die Südrampe hatte ebenfalls drei Mittelstationen (Oberschwand, Bürstenbach, Treffling), wobei in Bürstenbach, bedingt durch die von Schönerer eingeführten Steilstücke, zusätzliche Stallungen für 28 Pferde errichtet wurden, die nur für den auf kurzer Distanz notwendigen Vorspann zum Einsatz kamen.

Auf der Gmundner Linie wurde dem dort stärkeren Personenbetrieb mit den beiden „Dreiviertelstationen“ Neubau und Wels Rechnung getragen. Die „halben Stationen“ hatten eine ungefähre Länge von zehn Kilometer, die „Dreiviertelstationen“ eine von 15 Kilometer, weil infolge der höheren Reisegeschwindigkeit erst nach dieser Distanz umgespannt wurde. Daraus ergab sich, dass die Personenzüge in den Stationsplätzen Linz, Maxlhaid und Engelhof nicht anhielten, sondern in diesen „Transportstationsplätzen“ oder „Packhöfen“ nur Güterzüge umgespannt wurden. Zu den Stationsplätzen, Aufsitzplätzen und Umspannstationen kamen auf der Gmundner Linie noch 37 Ausweichplätze, die vorrangig für das Passieren der Personenzüge gedacht waren, die einmal täglich verkehrenden Güterzüge kreuzten einander in den Stationsplätzen oder Mittelstationen, wo sie auch umgespannt wurden. Der Verkehr auf der Strecke, die Nutzung der Ausweichen, Stationsplätze, der Um – und Vorspannplätze war im Vorhinein bestimmt und war genau einzuhalten, da noch kein Signal – oder Telegraphensystem zur Verfügung stand.<sup>116</sup>

---

<sup>116</sup> Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 147.

### 2.10.1. GÜTERTRANSPORT

Die Besonderheit des Gütertransportes, unterschiedlich zum heutigen Eisenbahntransportwesen, lag darin, dass eine spezielle Fracht, das Salz, in einer Hauptfrachtrichtung von Süden nach Norden transportiert wurde. Das bedingte, dass die Fracht auf der Gmundner Linie und auf der Nordrampe der Budweiser Linie bergab verführt wurde, die am schwierigsten zu befahrende Teilstrecke jedoch, die Südrampe der Budweiser Linie, von Urfahr bis Kerschbaum, musste als Bergfahrt bewältigt werden.

In der Zeit von 1832 bis 1836 bestand ein „Transport“ oder „Lasttrain“ aus 36 Wagen, später durch den zusätzlichen Kohletransport zwischen Lambach und Linz/Zizlau aus bis zu 90. Je ein Kutscher leitete einen „Bezug“, bestehend aus ein bis sechs Wagen, diese „Bezüge“ fuhren in vorgeschriebenen Abständen, 1832 waren das 114 bis 152 Meter. Die Fahrgeschwindigkeit betrug drei bis viereinhalb Stundenkilometer, die Kutscher, fast ausschließlich aus Böhmen stammend, saßen auf in den Wagen eingeschobenen Brettern oder gingen nebenher. Beim letzten „Bezug“ des „Transportes“ ging, ab 1835 fuhr, der den „Transport“ begleitende „Kondukteur“. Für die Ausübung diese Postens war es erforderlich, schreiben und lesen zu können, außerdem hatte der Kondukteur für eventuell auftretende Reparaturen Seilstränge und zwei große Fuhrmannswinden bei sich zu führen.<sup>117</sup>

Der Vorspann bestand auf Strecken mit geringem Steigungen, wie von Budweis nach Kerschbaum oder von Linz nach Engelhof, aus zwei hintereinander gespannten Pferden mit vier Wagen, oder aus drei Pferden mit fünf bis sechs Wagen. Von Kerschbaum nach

---

<sup>117</sup> Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 152.

Lest und von Bürstenbach nach Treffling zogen drei Pferde drei Wagen und auf der Steilstrecke Urfahr – Treffling mussten drei Pferde zwei Wagen vorgespannt werden. Auf den steilsten Abschnitten zwischen Bürstenbach – Lest und Traundorf - Engelhof mussten zwei Pferde einem Wagen vorgespannt werden.<sup>118</sup>

Der Ablauf eines gewöhnlichen Gütertransportes lief wie folgt ab:

Erster Tag:

Der Stationsplatz Engelhof oberhalb von Gmunden diente als Aufstellplatz für die „Haupttransporte“, wie die Salzzüge genannt wurden. In den Gmundner Salzmagazinen wurden die Wagen mit den Salzfüßern beladen und einzeln über das Steilstück von Traundorf nach Engelhof hinaufgezogen. Von dort gingen die „Transporte“ nach Norden. Linz oder Zizlau waren nach eineinhalb Tagen erreicht, Budweis nach fünfzehn. Es wurde jeweils ein „Transport“ pro Tag abgelassen, die Abfahrt war um fünf Uhr morgens. Zur selben Zeit ging der Gegenzug vom Stationsplatz Maxlhaid ab. Um zehn Uhr trafen die Züge einander im Stationsplatz Lambach, dort wurden die Pferde getränkt, gefüttert und umgespannt. Ab dreizehn Uhr gingen die Pferde wieder in ihre Heimatställe zurück. Der Haupttransport war gegen Abend in Maxlhaid, wo übernachtet wurde. 40,945 Kilometer waren zurückgelegt.

Zweiter Tag:

Die Fahrt ging bis Linz oder zum Traun–Donauhafen Zizlau. Die Leerwagen wurden nach Maxlhaid zurückgestellt, die für die Weiterfahrt bestimmten restlichen Wagen über die Donaubrücke nach Urfahr gebracht.



Abb.65 Zwei Nachbauten vor dem Pferdeisenbahnmuseum in Kerschbaum: Ein Salztransportwagen und das „Speisesalett“ vom Stationsplatz Lambach.

---

<sup>118</sup> Ebenda, S. 152.

Dritter Tag:

Für die mit engen Krümmungen ausgeführte Steilstrecke der Südrampe der Budweiser Linie wurde hier, um die Pferde zu schonen, der Transport in zwei Teile geteilt. Man spannte nicht nur in den Stationsplätzen, sondern auch in den Mittelstationen um. Der erste Zugteil ging um fünf Uhr von Urfahr zur Mittelstation Treffling, um dort um acht Uhr mit dem um dieselbe Uhrzeit aus Oberndorf abgefahrenen Gegenzug zusammenzutreffen. Es wurde umgespannt, die Urfahrer Pferde brachten in der Talfahrt die leeren Wagen zurück, die Oberndorfer Pferde waren um elf Uhr mit dem ersten Zugteil wieder in ihrer Ausgangsstation. Mit dem zweiten Zugteil wurde um dreizehn Uhr derselbe Vorgang mit denselben Pferden wie mit dem ersten Zugteil vormittags wiederholt, sodass dieser um 19 Uhr in Oberndorf einlangte. In der Zwischenzeit war der erste Zugteil von Oberndorf über die Mittelstation Bürstenbach nach Lest gebracht worden.

Vierter Tag:

Der erste Zugteil ging von Lest über die Mittelstation Oberschwand nach Kerschbaum. Dort traf er mittags ein. Der zweite Teil fuhr morgens in Oberndorf ab und war erst abends in Kerschbaum. Dort konnte er mit dem seit mittags wartenden ersten Zugteil zum ursprünglichen Transport vereinigt werden.

Fünfter Tag:

Am Vormittag ging es zum Stationsplatz Angern, wo die Leerwagen des aus Holkau eingetroffenen Gegenzuges von den Kerschbaumer Pferden zurückgebracht wurden, die Holkauer Pferde zogen den beladenen Transport in der Talfahrt dorthin zurück.

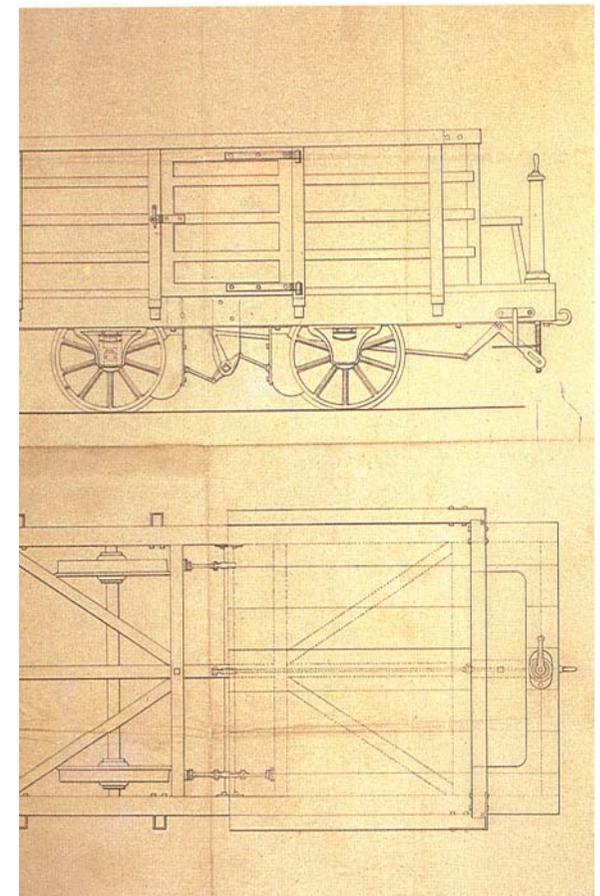


Abb. 66 Plan eines hochbordigen Güterwagens.

Sechster Tag:

Nach Übernachtung im Stationsplatz Holkau traf der Transport um zehn Uhr morgens in Budweis ein.

Nach diesem Fahrplan rollten die Transporte ununterbrochen, es waren so jeden Tag zwölf Güterzüge, sechs nach Norden und sechs Gegenzüge nach Süden, unterwegs.<sup>119</sup>

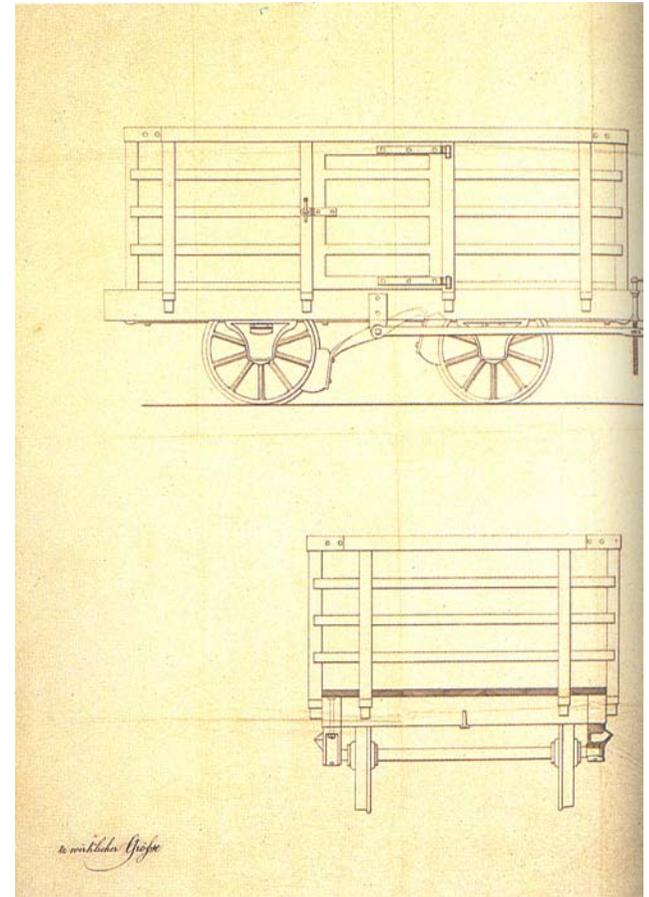


Abb. 67 wie Abb. 66, jedoch mit anderem Bremssystem.

<sup>119</sup> Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 153.

### 2.10.2. PERSONENVERKEHR

Die Personenfahrten nahmen ihren Beginn auf der Kurzstrecke. An den Markttagen ermöglichten sie es Käufern und Verkäufern aus einem wesentlich größeren Umfeld, über Tag die Marktplätze zu besuchen. Zu dem nutzte das Bürgertum das neue Verkehrsmittel für den im Biedermeier aufkommenden Ausflugverkehr. Beliebte Ziele für die „Landpartien“ waren, vom Raum Linz aus, die Wallfahrtskirche Sankt Magdalena oberhalb von Urfahr und der Mündungsbereich der Traun bei Zizlau im Südosten der Stadt. Die regulären Überlandverbindungen verbanden Gmunden mit Linz und Urfahr mit Budweis. Der Fahrplan war auf eine Viertelstunde genau festgelegt, auf der Budweiser Strecke verkehrten die Züge von April bis Oktober, das Fahrgastaufkommen dürfte dort annähernd gleich geblieben sein, da sich der Fahrplan bis zur Einstellung der Bahn im Jahre 1872 nicht veränderte. Die Züge erreichten auf der Bergfahrt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von zwölf Stundenkilometer, bei der Talfahrt 15 Stundenkilometer.<sup>120</sup>

Die Personenwagen verkehrten einzeln oder in „Bezügen“ zu zwei Wagen und wurden mit einem oder zwei Pferden, auf der Steilstrecke bei Bürstenbach immer mit zwei, bespannt und hatten als maximale Transportkapazität inklusive Kutscher zwölf Personen pro Wagen auf der Budweiser Linie und 20 auf der Gmundner Linie. In Haltestellen mit geringem Passagieraufkommen wurde für das Umspannen fünf Minuten gerechnet, in den frequentierteren Stationen stand mehr Zeit zur Verfügung. Es gab täglich von Urfahr aus ein durchgehendes Zugpaar nach Budweis, dort Stellwagenanschluss nach

<sup>120</sup> Johann Brunner, Die Pferdeisenbahn, Pferde- und Dampfbetrieb und Projekte auf 1106 mm Spurweite, Freunde der Pferdeisenbahn, Linz, 1999, S. 15.

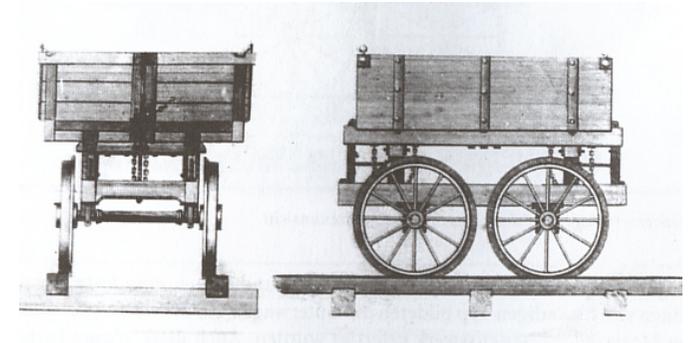


Abb.68 Güterwagen englischen Typs.

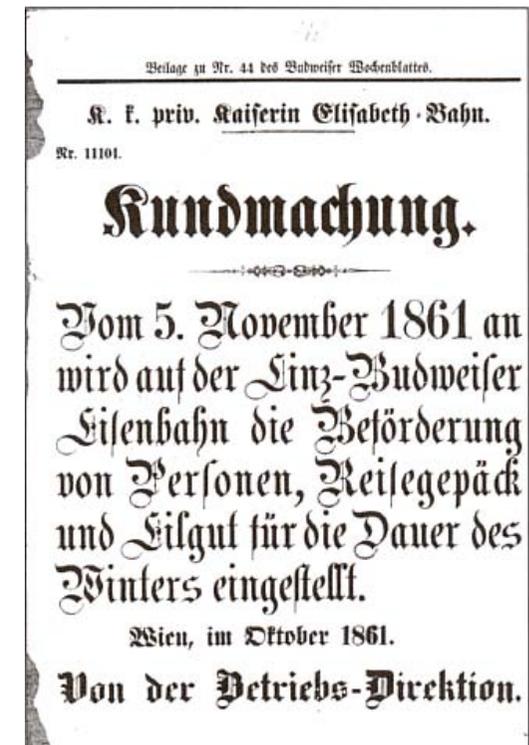


Abb. 69 Ankündigung der Wintersperre

Prag und Pilsen, und ein Paar des Nahzuges Urfahr – Lest mit Stellwagwagenanschluss nach Freistadt. An den Linzer Markttagen, das war am Dienstag und am Samstag, ging der Nahzug von Lest nach Urfahr zwei Stunden früher ab. Kreuzungspunkt für den Fernzug war Kerschbaum, wo zwischen zwölf und dreizehn Uhr Pause gemacht wurde. Am Stationsplatz wurde das Mittagessen eingenommen, weshalb die verpachtete Gaststätte als das weltweit erste Bahnhofsrestaurant angesehen werden kann. Auf der Gmundner Linie fuhren 1840 bereits zwei Zugpaare täglich von Linz nach Gmunden und zwei von Linz nach Wels. Bis 1837 konnten ab einer Anzahl von vier Personen Sonderfahrten zum Preis der Ersten Klasse gebucht werden, dies war allerdings nur auf der Gmundner Strecke möglich.<sup>121</sup>

Trafen ein Personenzug und ein Gütertransport auf offener Strecke aufeinander, hatte der Personentransport zur nächsten Ausweiche zurückzufahren. Auch der bergfahrende Güterzug hatte gegenüber einem talfahrenden Personenzug Vorrang und die besetzten gegenüber dem leeren. Ab 1837 setzte eine neue Betriebsordnung zusätzlich fest, dass es erlaubt war für den Fall, dass einander zwei Personenzüge begegneten und eine Ausweiche zu weit entfernt war, den leichteren Wagen aus den Schienen zu heben. Diese Begegnungen waren nicht der Regelfall, entstanden jedoch, wenn durch unterschiedlicher Personenanzahl die Geschwindigkeit der einander begegnenden Züge unterschiedlich war. Solche Regelung mussten getroffen werden, da zu dieser Zeit noch keinerlei Art von Signalsystem bekannt war.<sup>122</sup>

Zum Vergleich: Die Reisedauer auf der Strecke Linz – Budweis betrug für den

<sup>121</sup> Die für den Personenverkehr errichteten „Aufsitzplätze“ an der Donau waren für die Gmundner Linie in Linz, für die Budweiser Linie in Urfahr. Der Schienenverkehr über die Donaubrücke wurde nur mit Frachtzügen durchgeführt.

<sup>122</sup> Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 155.

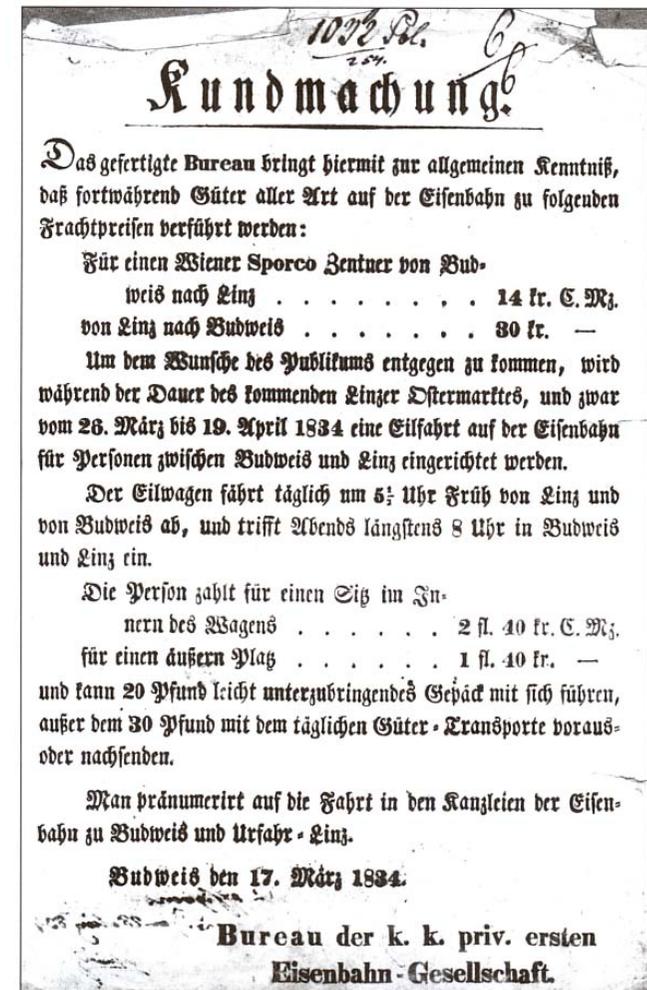
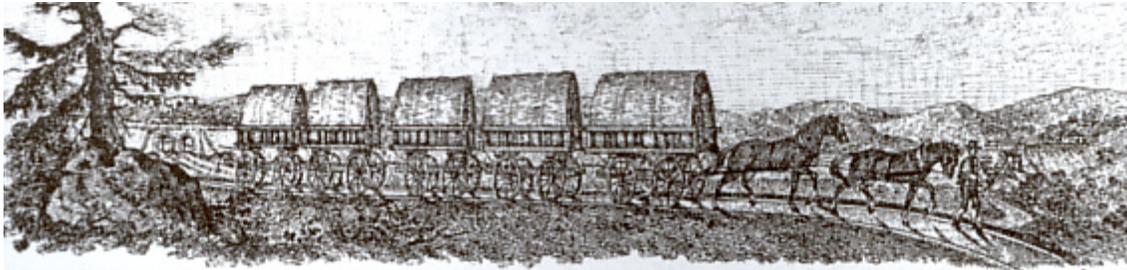


Abb. 70 Kundmachung der Eisenbahngesellschaft über die Eröffnung des Personenverkehrs anlässlich der Ostermärkte in Linz am 17. März 1834.

Personenverkehr auf der Bahn 14 Stunden, der Posteilwagen war hier um zwei Stunden schneller. Von Linz nach Gmunden benötigte man auf der Schiene sechseinhalb Stunden, ein Zeitgewinn von drei Stunden gegenüber der Reise auf der Landstraße. Die Fahrpläne waren auf eine Genauigkeit von einer Viertelstunde ausgelegt, ein beachtlicher Grad an Pünktlichkeit, der auch meistens gehalten werden konnte. Lediglich im Jahr 1839 kam es im Personenverkehr zu einer Verspätung von eineinhalb Stunden, die größte in diesem Jahr, verursacht durch den großen Welser Stadtbrand. Diese Verspätung wird in einem Bericht des Verwaltungsrates aus dem Jahr 1840 erwähnt. Dort ist ebenfalls zu lesen, dass das Angebot des Personenverkehrs von den Passagieren angenommen wurde. Es zeigte sich, dass das Publikum mit den „[...] Einrichtungen vollkommen zufrieden ist; wir werden übrigens Anstalten treffen, um in den Sommermonaten bey etwas erhöhten Frachtpreise auch größeren Ansprüchen auf Eleganz und Bequemlichkeit Genüge leisten zu können.“<sup>123</sup> Reisende, die nach Böhmen fuhren, oder von dort kamen, Überlandreisende oder Fremde mussten Passagierscheine der k. k. Platzkommanden in Budweis, Linz, Wels oder Gmunden besitzen, die Stationskondukteure waren bis 1848 verpflichtet, Passagierlisten zu führen und Verdächtige gegebenenfalls der Polizei zu melden.<sup>124</sup>



123 Protokoll der Generalversammlung der „Ersten priv. Eisenbahngesellschaft“, 12. Februar 1840, S. 2, zit. nach Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 164.

124 Wilhelm, Freh, Czauczer, Die Pferdebahn Budweis – Linz – Gmunden, Die Eisenbahngeschichtliche Sammlung des Oberösterreichischen Landesmuseums, Ausstellung im Linzer Schloß zum 150. Jahrestag der Bahneröffnung, 1982, S. 17.

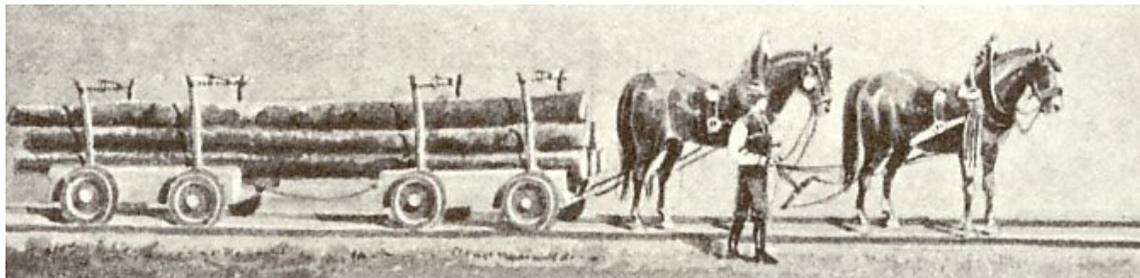


Abb. 71 „Vormerkschein für die Fahrt mit dem Eisenbahnstellwagen“. Die Vormerkung ist wie eine heutige Platzreservierung zu sehen, die dem Reisenden einen Platz sicherte und der Eisenbahngesellschaft eine gewisse Vorausplanung ermöglichte.

Abb. 72 Güterzug. Am linken Bildrand im Hintergrund die Große Kronbachbrücke bei Waldburg.

### 2.10.3. BESPANNUNG

Die Anzahl der benötigten Pferde war vom täglichen Gütertransportaufkommen abhängig, verzeichnete jedoch während der gesamten Betriebsdauer nur geringe Schwankungen. Der jeweilige Frachtpächter hatte über die tatsächliche Bereitstellung einen Monat im Voraus informiert zu werden. Bei unvorhergesehenen Ereignissen, wie zum Beispiel durch Hochwasser oder verfrühten Wintereinbruch bedingtes Einstellen des Schiffverkehrs auf der Donau, wurden die Pferde für andere Tätigkeiten, wie zum Beispiel für die Forstarbeit, eingesetzt. Die Pächter waren vertraglich gebunden, die Pferde und die Pferdeknechte bereitzustellen und zu erhalten. Sie mussten für die Futtermittel aufkommen und einen Tierarzt beschäftigen. Auch das Bereitstellen von Zugeschirr und Abdeckplanen für die offenen Güterwagen lag ebenfalls im Aufgabenbereich der Transportpächter.



125 Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 150.



Abb. 73 „Karte zur Fahrt mit dem Eisenbahn-Stellwagen“. Der Fahrpreis von 30 Kreuzern C. M. für die Strecke von Linz nach Lest, annähernd 30 Kilometer entsprach dem Gegenwert von zweieinhalb Kilogramm Rindfleisch.

Das Beschlagen der Pferde, die Reparaturen des Zaumzeuges und der Wagen lag jedoch im Aufgabenbereich der Eisenbahngesellschaft, dafür waren in den größeren Stationsplätzen Schmieden, Sattlereien und Wagnereien eingerichtet. Die Stückzahlen der Pferde lagen während der 1850er Jahre im Durchschnitt bei 600. Die bevorzugt verwendete Pferderasse war die der „Noriker“, ein mittelschweres, kräftiges und ausdauerndes Gebirgskaltblutpferd, dessen Ursprung auf römische Legionärspferde zurückgeht. In Deutschland wird der Noriker auch als „Süddeutsches Kaltblut“ bezeichnet. Die Zucht stand ab 1565 unter Kontrolle der Salzburger Fürsterzbischöfe. Das heutige Bundesland Salzburg ist weiterhin Hauptzuchtgebiet, die Pferde werden sowohl als Sport-, Reit-, oder Kutschpferd und neuerdings auch wieder als Arbeitspferd, vor allem in der Waldbewirtschaftung, eingesetzt. Sie gelten als sehr wendig und trittsicher mit ausgeglichenem Charakter.<sup>126</sup> Damit waren sie bestens geeignet, die tägliche Marschleistung von 42 Kilometern im Güterverkehr und von rund 30 Kilometern im Personenverkehr zu erfüllen. Lediglich 1846 gab es Versuche, auf der Steilstrecke Bürstenbach – Lest der Budweiser Linie für den Güterdienst Gebirgsoschen einzusetzen. Der Versuch, mit vier Tieren bei Probefahrten höhere Zugleistungen zu erreichen, misslang.

Ein umfangreicher Bericht darüber hat sich erhalten, darunter auch das Fachgutachten des beigezogenen Tierarztes: „Der Ochs ist nach seiner natürlichen Beschaffenheit wenig gelehrtig, auch daher sein Gang unsicher, unbehülflich und unlenksam, er erschreckt öfters über unbedeutende Gegenstände, vorübergehende Personen, Regenschirme etc. und geht daher öfters aus der Bahn, weshalb besondere Aufmerksamkeit der Knechte nöthig wird. Da unsere Knechte der deutschen Sprache ganz unkundig sind,

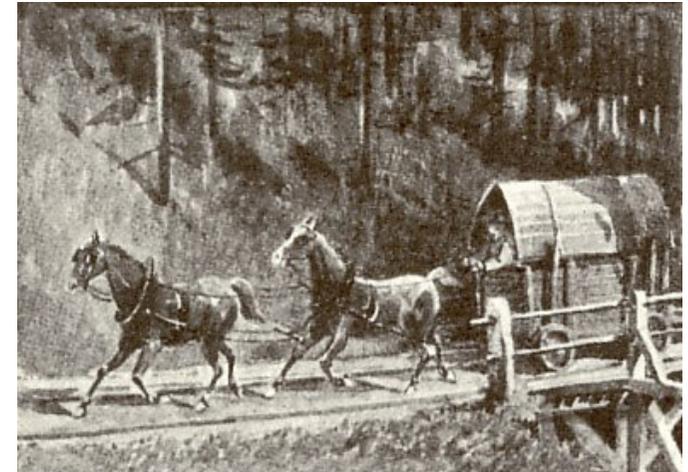


Abb. 74 Historisierende Darstellung Ende des 19. Jahrhunderts. Die Wiedergabe entspricht nicht der Realität, da die Fuhrknechte die Transporte zu Fuß begleiteten und nur fallweise seitlich auf einem eingeschobenen Brett aufsaßen.

<sup>126</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/noriker\\_\(pferd\)](http://de.wikipedia.org/wiki/noriker_(pferd)) , 18. Juni 2008.

so versteht sich von selbst, dass sich auch jene Ausdrücke des Gebirgsvolkes, welche diese Ochsen gewöhnt sind, nicht wissen, einer der vier Knechte ist deutsch und hat längere Zeit bei Ochsen gedient.“



Abb. 76 Versuche, Bergochsen als Zugtiere einzusetzen.

## 2.10. 4. DER WAGENPARK

### 2.10.4.1. GÜTERWAGEN

Zum Großteil bestand der Fuhrpark aus zweiachsigen Wagen mit niedrigen Bordwänden und mit auf alle vier Räder wirkenden Bremsen. Die Ladegröße und –kapazität war für den Transport von 40 Zentnerfässern Salz, das sind 62 Kilogramm pro Fass, ausgelegt, die übereinander, jeweils über den Zwischenräumen der darunter liegenden Fässer geschichtet und festgezurt waren. Als Abdeckungen der Wagen dienten Plachen, Planen, Schilfmatten oder Stroh. Als man 1851 Salz nicht mehr in Fässern, sondern als Stöckelsalz für den Transport vorbereitete, kamen dafür hochbordige Wagen mit abnehmbaren Blechabdeckungen zum Einsatz. Es kamen jedoch auch Sonderkonstruktionen, wie vierachsige Wagen für den Transport von Kohle, Steinen, Schotter oder Langholz zum Einsatz. Die Anzahl stieg ständig, waren es im Jahr 1836 noch 504 Einheiten, so kamen 1857 bereits 1.092 zum Einsatz. Bei einem normalen Wagen war, bei einem Eigengewicht von 22 Wiener Zentnern (1,2 Tonnen), ein Ladegewicht von 45 bis 60 Wiener Zentnern (2,5 bis 3,3 Tonnen) möglich, was ein Gesamtgewicht von 3,7 bis 4,5 Tonnen ergab.<sup>127</sup>



Abb. 77 Nachbau eines Salztransportwagens im Pferdeisenbahnmuseum BAHNZEIT in Maxlhaid bei Wels.

<sup>127</sup> Ebenda, S. 151.

#### 2.10.4.2 PERSONENWAGEN

Da der Eisenbahnbau zum Zwecke des Gütertransportes erfolgte, kamen zu Beginn des Personenverkehrs adaptierte Güterwagen zum Einsatz. Sie waren zunächst offen oder gedeckt, die offenen hatten vier Querbänke für je drei Personen und außer seitlicher Spritzleder keinerlei Schutz gegen Kälte und Regen. Naturgemäß kamen immer mehr gedeckte Wagen zum Einsatz, die in Kutschenform in zwei Abteilen Sitzplätze im Inneren und zusätzliche, mit Faltdächern (Cabriolets) geschützte Außensitze boten. In den ersten Zeiten des Personenverkehrs konnten bereits zwei Klassen gebucht werden, nämlich überdacht oder offen, später dann unterschieden sich diese durch größeres Platzangebot in der teureren Kategorie. Die Erste-Klassewagen hießen „Separatwagen“, die der Zweiten-Klasse „Stellwagen“ oder „Omnibus“.<sup>128</sup>

Auf der Gmundner Linie konnten, bedingt durch die geringere Streckensteigung, größere und dadurch geräumigere Personenwagen eingesetzt werden: Erste-Klasse: vier bis zwölf Innensitze, vier bis acht Außensitze, Zweite-Klasse: je sechs Außen- und Innensitze, Dritte-Klasse: gedeckte Güterwagen, die auf der Strecke Zizlau – Stadl an der Traun eingesetzt waren, um die großteils aus Stadl stammenden Schiffsleute und Flößer von der Traunmündung zurückzubringen.<sup>129</sup>

Die Budweiser Linie führte Wagen in der Ersten-Klasse mit je vier bis neun Innen- und Außensitzen, die Zweiten Klasse sechs Innen- und sechs Außenplätzen, die Dritte-Klasse wurde nur zwischen Linz und Lest geführt und hatte ebenfalls sechs Innen-



Abb. 78 Der Personenwagen „Hannibal“ wurde 1842 in Urfahr gebaut. Er war als sogenannter „Schwimmer“ komfortabel gefedert und bot außen und innen je vier Personen Platz. Der letzte erhaltene Personenwagen der Pferdeeisenbahn befindet sich im Technischen Museum in Wien, ein Nachbau im Linzer Schlossmuseum.

<sup>128</sup> Ebenda, S. 151.

<sup>129</sup> Ebenda, S. 151.

und sechs Außenplätze. Für Ausflüge kamen „Spazierwagen“ oder „Gesellschaftswagen“, die gedeckt waren und acht bis 24 Sitzplätze hatten, zum Einsatz. Die Personenwagen waren nicht nummeriert, sondern trugen Namen. Im Technischen Museum in Wien ist neben einem Inspektionswagen der Personenwagen „Hannibal“ erhalten geblieben. Die Personenwagen der Ersten- und Zweiten-Klasse trugen Namen, die Stellwägen waren beziffert. Eine Besonderheit waren, wie schon oben erwähnt, die 13 „Equipagewagen“ die 1839 in Dienst gestellt wurden. Es waren Brückenwagen, auf die Reisende ihre eigenen Kutschen transportieren lassen konnten und entweder darin oder in einem Erste-Klasse-Wagen die Reise antraten, auch die Kutschenpferde konnten auf dafür vorgesehene Wagen verladen werden. Jeder Fahrgast durfte bis zu 20 Pfund (11,2 Kilogramm) Gepäck mitnehmen, das am Wagendach untergebracht war, für den reinen Gepäcktransport wurden insgesamt fünf „Reiseeffekten – Packwagen“ gebaut.

1841 waren im Verkehr eingesetzt: 58 Erste-Klasse-Wagen, elf für die Zweite-Klasse, 1851: 65 Erste-Klasse-Wagen mit 757 Sitzplätzen und 29 Zweite-Klasse-Wagen mit 535 Plätzen.<sup>130</sup>

Die Wagen dürften handwerklich von hoher Qualität gewesen sein, da kaum Berichte über Unfälle durch technisches Gebrechen vorliegen. Bekannt ist lediglich eine im Jahr 1849 erfolgte Entgleisung des Personenwagens der Ersten-Klasse „Admiral“ bei der Einfahrt in den Bahnhof Gmunden – Traundorf. Der Wagen kippte nach einem Bremsversagen um, zwei Fahrgäste wurden dabei leicht verletzt.<sup>131</sup>

---

<sup>130</sup> Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 152.

<sup>131</sup> Ebenda, S. 164.

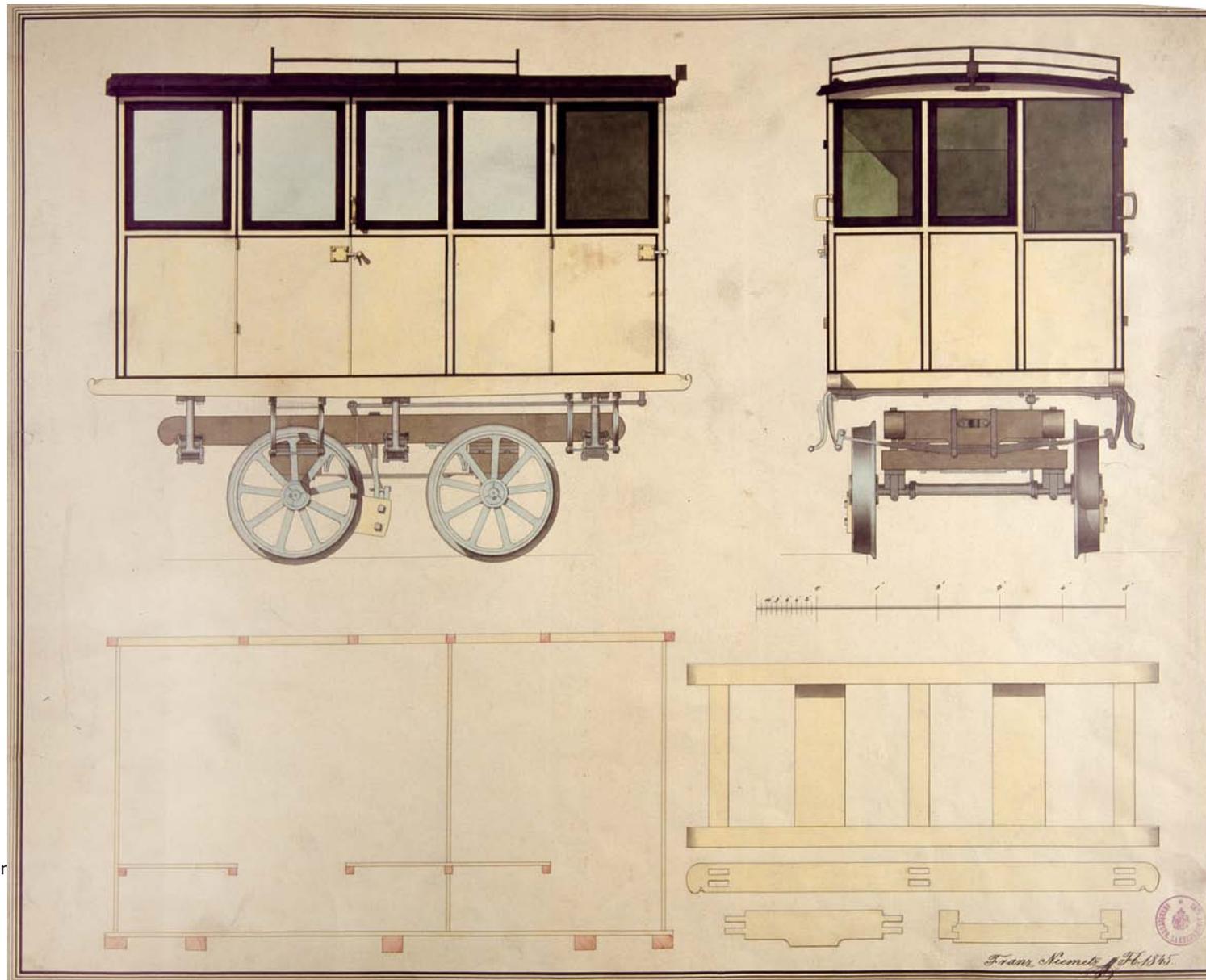


Abb.79 Geschlossener Stellwagen, der die ersten offenen jedoch bei Regen wenig komfortablen, ersetzte.

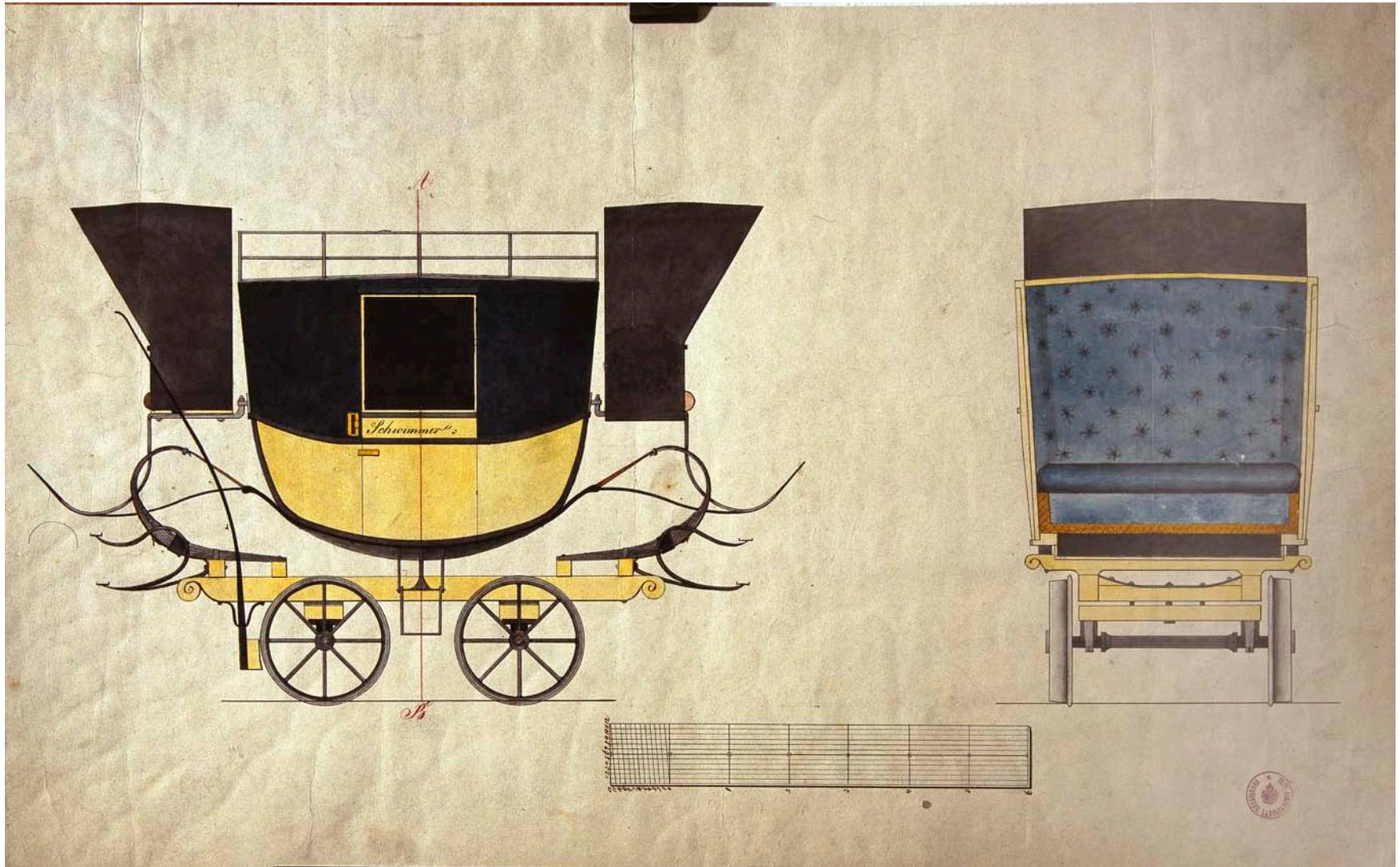


Abb. 80 Separatwagen „Schwimmer“ für den Reiseverkehr.

### 2.10.5. PERSONAL

Die Anzahl der bei der Ersten privilegierten Eisenbahngesellschaft Angestellten war während der Bauzeit und während des Betriebes gering, da die Dienstleistungen in beiden Fällen durch Verpachtung ausgelagert waren. Die Vergabe der Bauarbeiten, aufgeteilt in kleinste Baulose, und die Zulieferdienste von Holz und Stein waren vertraglich geregelt, Preise und zu erbringende Leistungen im Voraus detailliert festgelegt. Die benötigten Wagen wurden von der Eisenbahngesellschaft zugeteilt, der Pächter war für den ordnungsgemäßen Erhalt zuständig. Er war auch dafür verantwortlich Überladungen zu vermeiden, entschied aber auch über die notwendige Anzahl der Bauarbeiter, stellte sie ein und bezahlte sie.

Beamte der Gesellschaft waren beim Bau der Nordrampe nur Gerstner selbst und seine Ingenieure und die Streckenvermesser. Der für den jeweiligen Streckenabschnitt zuständige Ingenieur kontrollierte wöchentlich die geleisteten Arbeiten auf die festgelegte technische Qualität und den zu erbringenden Umfang. Entsprachen die erbrachten Leistungen, zahlte er drei Viertel des vereinbarten Preises an den Pächter, das letzte Viertel erst nach zufriedenstellendem Abschluss. Da an mehreren Abschnitten gleichzeitig gebaut wurde und deshalb bis zu 6.000 Arbeiter beschäftigt waren, kamen wöchentlich große Summen zur Auszahlung.<sup>132</sup>

Im Bahnbetrieb war von 1829 bis zur Übernahme des Fahrbetriebs durch die Eisenbahngesellschaft selbst im Jahr 1851 die Anzahl der bei der Eisenbahngesellschaft beschäftigten Personen wegen der Verpachtungen gering. 1829 waren das ein Geschäftsleiter, zwei Spediteure in Budweis und Pramhöf, ein Kassier, zwei Wegmeister,



Abb. 81 Handlaterne und Diensttasche eines Stellwagen-Conducteurs.

<sup>132</sup> Hajn, Pferdeisenbahn, S. 112.

ein Magazineur, Salzbinder für Salzfassreparaturen und drei Stationswächter für Budweis, Suchental und Pramhöf.<sup>133</sup>

Da immer mehr Aufgaben auf die Gesellschaft selbst übergingen, stieg der Personalstand stetig an: 1842: 169 Personen, davon 29 in der Verwaltung. 1851: 507 Beamte, Angestellte, Werkstättenleiter, Gesellen, Bahn- und Stationswächter, Kutscher und Knechte.<sup>134</sup>

Der „Lokaldirektor“ in Linz war unmittelbar dem Verwaltungsrat der Gesellschaft in Wien unterstellt, er war für die technischen und wirtschaftlichen Bereiche verantwortlich. Sein Jahresgehalt betrug 1842 2.000 Gulden, was dem Einkommen Gerstners als Professor am Polytechnischen Institut in Wien entsprach. In den wichtigsten Stationsplätzen Linz und Budweis waren die „Kassiere“ für die Leitung zuständig. Für Urfahr, Wels, Lambach, Gmunden, Zizlau trugen die „Spediteure“ die Verantwortung. Zu ihren Aufgaben zählte nicht nur die Abwicklung des Güter- und Personenverkehrs, sondern auch die Erhaltung der Bahnstrecke in einem Bereich von jeweils eineinhalb Meilen (11,4 Kilometer) oberhalb und unterhalb ihres Stationsplatzbereiches. Dafür unterstanden ihnen die „Wegmeister“. Diese hatten auch die Funktion der Stationsplatzvorsteher auf jenen Stationsplätzen inne, an denen hauptsächlich Durchgangsverkehr zu verzeichnen war und deshalb geringe Auf- und Abladetätigkeiten stattfanden. Dies waren die Stationsplätze Holkau, Angern, Kerschbaum, Lest, Oberndorf und Maxlhaid. Für die Stationsplätze mit größerem Personenverkehrsaufkommen, wie Budweis, Linz oder Wels, besorgten eigene Beamte das Ausstellen der Fahrkarten in den

---

<sup>133</sup> Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 156.

<sup>134</sup> Ebenda, S. 156.

„Einschreibzimmern“.<sup>135</sup>

Der „Leitende Ingenieur“ hatte seinen Zuständigkeitsbereich in der Bahn- und Gebäudeerhaltung. Als Vertreter der Eisenbahngesellschaft war der „Bahnkommissär“ als Kontrollorgan unterwegs, mit einem dafür gebauten „Inspektionswagen“. Die Angestellten hatten freies Quartier mit einem jährlichen Heizholzdeputat aus nicht mehr benötigtem Bahnholz. Pensionen gab es ab dem Jahr 1848, eine Dienstkleidung, allerdings vorerst nur für „Kondukteure“, ab 1845.<sup>136</sup>

An unterster Stelle in der Hierarchie der Bahnbediensteten standen die Bahnwächter. Auf der Budweiser Linie wohnten sie in den für sie errichteten 52 Wachthäusern, auf der Gmundner Linie die 21. Sie durften den Bereich des Gleiskörpers nur zu kirchlichen Andachten oder zum Sonntagsgottesdienst verlassen und hatten für die Instandhaltung der halben Strecke bis zum jeweils nächsten Wachthaus zu sorgen und durch ständige Kontrollen den Diebstahl von Schienen zu verhindern. Ihr Monatsgehalt lag bei 12 Gulden, der eines Ingenieurs bei 75 Gulden.<sup>137</sup>



Abb. 82 Kutscherlaterne, Saumzeug für Sonderfahrten und Hufschmiedewerkzeug aus dem Inventar der Ersten Eisenbahngesellschaft.

<sup>135</sup> Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 156 f.

<sup>136</sup> Ebenda. S. 157.

<sup>137</sup> Ebenda, S. 157.

## 2.10.6. TRANSPORTLEISTUNG UND WIRTSCHAFTSFAKTOR

### 2.10.6.1. GÜTERVERKEHR

Das wichtigste Transportgut der Bahn war das Salz. Obwohl anfangs der Anteil des Salzes am Transportvolumen 67 Prozent betrug, ging derselbe 1848 auf 38 Prozent zurück; jedoch nicht, weil weniger Salz transportiert wurde, der Anteil blieb während der gesamten Betriebsdauer nahezu gleich, sondern weil die Verführung anderer Frachtgüter zunahm. Auf der Gmundner Linie lag der Anteil von transportiertem Salz im Jahr 1835 sogar bei 75 Prozent, auf der Budweiser Linie im selben Jahr bei 57 Prozent. Von den in den Gmundner Salzlagern zum Verschleiß angebotenen Mengen wurde die Hälfte davon auf der Bahn nach Norden verführt, 1846 mit 722.167 Wiener Zentnern sogar 85 Prozent. Das in Gmunden lagernde, aus den Sudpfannen des Salzkammergutes stammende Salz machte vier Fünftel der nach Böhmen gelieferten Menge aus, in Linz kam noch ein Fünftel aus dem salzburgischen Hallein dazu, das auf der Salzach, dem Inn und der Donau angeliefert wurde. Diese Menge, sowie die Hälfte der aus Gmunden kommenden, wurde als schwieriger zu transportierendes Stöckelsalz ausgeliefert und war wegen der kürzeren Transportzeiten auf den Schiffen für Niederösterreich und Mähren bestimmt. Der andere Teil kam als haltbares Fasssalz in Zentnerfässern auf dem Landweg nach Böhmen, Verladehafen war auch hier das in der Nähe der Traunmündung an der Donau liegende Zizlau. Der Salztransport auf der Gmundner Linie war fast doppelt so groß wie der auf der Budweiser Linie.<sup>138</sup>

---

138 Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 159.

Der Frachtanteil von Brennholz blieb weit unter der von Gerstner veranschlagten Menge. Zur Zeit der größten Transportmengen anfangs der 1840er-Jahre waren es ungefähr 15 Prozent der Gesamtfracht.. Das waren geringe Mengen gegenüber der auf den Mühlviertler Flüssen Aist, Naarn, Große und Kleine Mühl durchgeführten Holzdrift von jährlich durchschnittlich 65.300 Klaftern. Hier zeigte sich das Problem der von Süd nach Nord gegebenen Haupttransportrichtung der eine geringe Gegenfracht gegenüberstand, sodass versucht wurde, mittels 50-prozentiger Preisreduktion für die Nord–Süd-Fracht diesem Missverhältnis entgegenzuwirken. Auf der Strecke Linz – Gmunden betrug der Anteil an Brennholz weniger als zwei Prozent, auch der Transport von Bau- und Schnittholz war gering. Langholz wurde weiterhin als eine der wenigen verbliebenen Verdienstmöglichkeiten der Schiffsleute aus Stadl ausgeflößt, die seit jeher von der Traunschiffahrt lebten. Diese Flößer bildeten in Folge einen wichtigen Passagieranteil für die Rückfahrt nach Süden, nachdem die Fahrt auf der Traun beendet worden war.<sup>139</sup>

Der Anlass die Pilsner Steinkohle vermehrt auf der Pferdeisenbahn nach Süden zu verfrachten, war 1837 die Aufnahme des Dampfschiffverkehrs von Wien nach Linz und von Regensburg nach Linz. Die für den Schiffsbetrieb benötigte Kohle wurde fast ausschließlich von der Bahn angeliefert. Jetzt war es von großem Vorteil, dass die Bahntrasse nach Urfahr und Linz geführt worden war und nicht, wie anfangs geplant, nach Mauthausen. Die großen Erwartungen, die Steinkohle in großen Mengen in Wien als Brennstoff einzuführen, konnten jedoch nicht realisiert werden, da der geplante Bau einer Kohlebahn von den Pilsener Steinkohlerevieren nach Budweis nicht verwirklicht wurde. Dadurch blieben die Dampfschiffe in Linz und die Sensenhammer in der Gegend

---

<sup>139</sup> Ebenda, S 159.

von Kaplitz und Leopoldschlag die einzigen nennenswerten Abnehmer.<sup>140</sup>

Infolge des intensiveren Abbaus der Hausrucker Braunkohle kam es jedoch zu einem starken und andauernden Transportzuwachs auf der Gmundner Linie. Mit der „Traunthaler Gewerkschaft“ wurden Lieferverträge abgeschlossen, die den Bau der „Thomasreuther Kohlenbahn“ ermöglichten. Die Bahn hatte wie die Hauptbahn 1.106 Millimeter Spurweite und ebenfalls Pferdebetrieb. Das Revolutionsjahr 1848 brachte zwar Verzögerungen der Arbeiten, das Projekt konnte jedoch fertig gestellt und die Kohlewagen daraufhin in die Bahnstrecke der Pferdeeisenbahn eingeschoben werden. Auch für ein zweites Braunkohlenrevier, das im Besitz der „Wolfsegger Gewerkschaft“ war, begannen Verhandlungen um Frachtverträge, die dann auch zustande kamen. Das ermöglichte 1853 ebenfalls den Bau einer Bahn für die Kohlezulieferung von Wolfsegg nach Breitenschützing an die Gmundner Linie. Die beiden Gewerkschaften fusionierten und die Bahn konnte auf der Strecke Lambach – Zizlau mit einer jährlichen Transportauslastung von bis zu 1,2 Millionen Wiener Zentnern (67.200 Tonnen), ein Viertel der Kohleproduktion, an die Bahn binden. Es wurde eine eigene Kohlentransportabteilung eingerichtet, die Verladestation in Zizlau an der Donau vergrößert. Ein Teil der Kohle ging von Lambach aus nach Gmunden, weil man versuchsweise dazu übergegangen war, die Sudpfannen des Salzkammergutes mit Braunkohle zu befeuern. Durch das notwendige, oftmalige teure Umladen war die Kohle jedoch auf Dauer unwirtschaftlich, sodass die Salinen ab 1855 wieder zur Holzfeuerung zurückkehrten. Als die Erste Eisenbahngesellschaft im Jahre 1856 auf der Gmundner Linie selbst auf Dampfbetrieb umstieg, befeuerte sie ihre Lokomotiven

---

140 Ebenda, S. 160.

mit Holz und Steinkohle. Erst als die Hausrucker Kohlereviere durch den Bau der Kaiserin Elisabeth–Bahn an die neue Vollbahn angeschlossen werden konnten, stieg die Produktion der Hausruckkohle sprunghaft an, die Kohlenhäfen Zizlau und Lambach verloren ihre Bedeutung und Funktion.<sup>141</sup>

Der Getreidetransport machte bis zu zwölf Prozent des Frachtaufkommens aus, da die großen Getreidemärkte Budweis und Wels an der Bahn gelegen waren. Von dort wurden die wichtigen Industrieregionen des Salzkammergutes und der Eisenwurzten sowie Wien mit Futter- und Brotgetreide versorgt.<sup>142</sup>

Bei den Kaufmannsgütern betrug der Anteil an der beförderten Gesamtmenge anfangs 30 Prozent, stieg jedoch bis 1856 auf 40 Prozent an. Nach Böhmen gingen von Wels aus Eisenwaren und Bergwerkserzeugnisse sowie Kolonialwaren, die sogenannten „Triester Güter“ aus Kärnten und der Steiermark, die über die Pyhrn angeliefert wurden. Wetzsteine, Reis, Zitronen und Produkte aus den Manufakturen Italiens und Tirols kamen auf dem Wasserweg nach Linz. Aus Böhmen verführte die Bahn die Produkte der Bergbauregionen, Chemikalien wie Salzsäure, Vitriolöl, Eisenwaren, Hülsenfrüchte, Getreide und Bausteine für Wien und Niederösterreich. Von dort kamen wiederum am Wasserweg donauaufwärts Mehl, Getreide, Gips und Wein, Produkte die in Linz oder Zizlau umgeladen wurden<sup>143</sup>.

---

141 Ebenda, S. 160.

142 Ebenda, S. 162.

143 Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 162.

### 2.10.6.2. PERSONENVERKEHR

Die Erfolge, die die Beförderung von Personen auf der englischen Stockton–Darlington-Bahn, die allerdings für den Gütertransport errichtet worden war, verzeichnen konnten, bewogen auch Franz Anton von Gerstner bereits 1827 zur Überlegung, seine Holz- und Eisenbahn auch zur „Verführung von Reisenden“ einzusetzen. Bis dahin diente seine Bahn, wie auch im Privilegium beschrieben, nur dem Gütertransport. Seiner Meinung nach müsse es „jenen Personen, die Güter auf der Bahn verführen [...] wohl gestattet seyn, dieselben zu begleiten, jene welche die Bahn besichtigen wollen, können dies auch nur bei ihrer Befahrung thun, da neben der Bahn kein zweyter Weg besteht, endlich jene, welche in Geschäften nach Budweis oder Linz reisen, können wohl auch nicht von den Vortheilen, welche die Bahn [...] darbiethet ausgeschlossen werden.“<sup>144</sup>

Die ersten Fahrten mit Passagieren bedienten Markttag oder entstanden aus den im Biedermeier aufkommenden Ausflugsfahrten in die nähere Umgebung der Städte. Um Linz begann man im Jahr 1832, meist an Sonntagen nach vorheriger Anmeldung, die beliebten Ausflugsziele St. Magdalena, Wies, Neugräfenberg, den Haselgraben, Auhof oder Oberndorf anzufahren. Die Fahrten erfreuten sich so großen Zuspruchs, dass bereits 1834 in der schönen Jahreszeit fahrplanmäßige Fahrten aufgenommen werden konnten. Seitens der Eisenbahngesellschaft wurden dem Bespannungspächter Prager acht Gesellschaftswagen für je sieben Personen, drei Gesellschaftswagen für je 16 Personen und ein mit Bänken ausgestatteter Salzwagen überlassen.<sup>145</sup> Auf der Gmundner Linie folgten Fahrten nach Zizlau und Neubau. Der Anteil der beförderten

---

<sup>144</sup> Gerstner Franz Anton, Bericht an die p. t. Herren Actionäre über den Stand der k. k. privil. Eisenbahnunternehmung zwischen der Moldau und Donau. Wien, 1827, S. 23, zit. nach Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 163.

<sup>145</sup> Ebenda, S. 163.

Passagiere auf Ausflugfahrten war höher als der auf der Fernstrecke von Linz nach Budweis und betrug, abhängig von der jeweiligen Wettersituation, jährlich zwischen 10.000 und 30.000 Personen. Allein zu den Pfingsttagen 1837 benutzten 3.000 Linzer diese beliebten „Spazier- und Lustfahrten“. Das Abziehen von Fahrgästen von der Straße auf die Bahn führte zu Protesten der Kutscher und Fiaker, weshalb die Eisenbahngesellschaft nachträglich um Bewilligung der vom Pächter Lanna aus Budweis betriebenen Fahrten einkommen musste. Die Fahrten auf der Bahn wurden als Ausgleich für das den Landkutschern erteilte Postregal erlaubt. Die Beliebtheit der eingeführten täglichen Fernfahrten stieg ständig. Nach Einführen der regelmäßigen Dampfschiffsverbindungen ab 1839 verdoppelte sich das Passagieraufkommen und erreichte in den 1850er-Jahren durchschnittlich 17.000 jährlich, 80 täglich, was jedoch nur ungefähr fünf Prozent der Gesamteinnahmen auf der Budweiser Linie ausmachte.<sup>146</sup> Ganz im Gegenteil dazu wurden auf der Gmundner Linie, und dort auf der Strecke von Linz nach Lambach, täglich durchschnittlich 400 Personen befördert, was den Anteil der Einnahmen, zum Beispiel im Jahr 1848, auf bis zu 25 Prozent anhob.<sup>147</sup> Um bei den regulären Personenfahrten die vorgegebenen Fahrzeiten einzuhalten, wurden die Kutscher auf einfache Weise kontrolliert. Sie erhielten Dienstuhren, die in einem verschließbarem Gehäuse mit Glasdeckel auf den Fahrten mitzuführen waren. Die Schlüssel dafür waren nur in den Ausgangs- und Endstationen vorhanden. Auf diese Weise konnten Fahrzeitüberschreitungen nicht der eigenen, falsch gehenden Uhr angelastet werden. Es war den Kutschern außerdem verboten unterwegs anzuhalten. Kurze Unterbrechungen waren nur dann erlaubt, wenn es seitens eines Fahrgastes gewünscht war, „etwas still zu halten“.<sup>148</sup>

<sup>146</sup> Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 164.

<sup>147</sup> Ebenda, S. 164.

<sup>148</sup> Sames Josef, Budweis-Linz-Gmunden. Ein eisenbahngeschichtliches Gedenkblatt. In: Sonderdruck der Oberösterreichischen Rundschau, Linz, 1924, S. 25.



Abb. 83 Brückenkopf Urfahr mit Blick auf Linz um 1860. Die Donaubrücke wurde 1830 errichtet, sie war damit die älteste Eisenbahnbrücke am europäischen Kontinent. 1868 durch einen Schiffsanprall zerstört und danach durch eine Eisenkonstruktion ersetzt. Bahn und Straße sind nicht voneinander getrennt.

### 2.11. DAS ENDE DER K. K. PRIVILEGIERTEN ERSTEN EISENBAHN-GESELLSCHAFT

Die Bahn war wirtschaftlich erfolgreich. Zu verdanken war dies der Voraussicht im Erkennen und Anpassen an die neuen Entwicklungen, sodass die an sich schon visionären Planungen von Vater und Sohn Gerstner noch während des Bauens adaptiert und abgeändert werden konnten. Dies betraf die Änderung der Trassenführung von Lest nach Linz, und nicht, wie ursprünglich geplant, von Budweis nach Mauthausen. Dadurch wurde nicht nur die wirtschaftliche Entwicklung im Nahbereich der Landeshauptstadt gefördert, sondern so konnte die Verknüpfung mit den anderen historischen Verkehrswegen, speziell mit der rasch zunehmenden Donaudampfschiffahrt hergestellt werden. Wichtig war auch die Verlängerung der Strecke nach Gmunden. Das brachte nicht nur die schnellere Salzversorgung des Nordens, sondern auch die Versorgung des Salzkammergutes. Der Knotenpunkte Linz konnte enger an das noch heute wichtigen Agrarzentrum Wels angebunden werden.

Obwohl die Pferdeisenbahn die längste weltweit war und blieb, verliefen die Entwicklungen in viel größere und weitere Dimensionen. Grund dafür war die ausgreifende Industrialisierung und die damit verbundene Nachfrage an Rohstoffen und Transportkapazitäten von und zu den Industriezentren, die sich naturgemäß an oder entlang von leistungsfähigen Verkehrswegen entwickelten. Der große Umschwung kam mit der Anwendung der Dampfkraft. Bei der Ersten priv. Eisenbahn-Gesellschaft war man bestrebt, beiden notwendigen Vorgaben nachzukommen.

1852 lagen Überlegungen vor, den Salztransport noch effizienter durchzuführen,



Abb. 84 Linz, Umschlagplatz auf der Donaulände vor dem Hotel „Erzherzog Karl“.

indem man die Streckenführung der Bahn bis Hallstatt erweitern wollte. 1868 plante man die Verlängerung bis Ischl, 1869 wurde ein Projekt präsentiert, das eine Bahn von Steeg am Hallstättersee bis Ebensee vorsah, mit Fährverkehr am Traunsee. Auch eine Pferde- oder Dampfbahn von Linz nach Steyr wurde bereits 1841 überlegt. Doch erst die „Kronprinz Rudolf-Bahn“ von Schärding nach Steinach/Irdning schaffte 1874 bis 1877 die Anbindung dieser Region an das inzwischen entstandene überregionale Verkehrsnetz.<sup>149</sup>

Unter dem neuen Betriebsdirektor der Eisenbahngesellschaft, k. k. Oberingenieur Alexander Strecker beschloss man 1854, den Dampfbetrieb einzuführen. In der Wiener Neustädter Lokomotiv- und Maschinenfabrik Wenzel Günther wurde dafür die erste 25 PS starke Lokomotive „Linz“ gebaut und bei der ersten Probefahrt auf der Budweiser Linie von Linz nach St. Magdalena am 11. Juni 1854 eingesetzt. Eine Woche später durchfuhr die Lokomotive die Strecke von Linz bis Kerschbaum in vier Stunden, allerdings hatte die Probefahrt schwere Beschädigungen des Gleiskörpers als Folge. Einem Artikel der „Linzer Tagespost“ zufolge hätte das Gewicht der Lokomotive die Nägel, mit denen die geschmiedeten Bandeisen auf den Gleisbäumen befestigt waren, gelöst, und die Schienen seien eingesunken und die Enden hätten in die Luft geragt.

<sup>150</sup>

Am 21. Juni verließ um sieben Uhr früh die „Linz“ den Linzer Südbahnhof Richtung Süden mit 38 Güterwagen und erreichte Gmunden um 17 Uhr ohne größere Probleme. Zwei Tage später erfolgte ebenso problemlos die Rückfahrt. Noch im August 1854 erfolgte seitens des Handelsministeriums die Bewilligung für den Dampfbetrieb auf

---

<sup>149</sup> Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 135.

<sup>150</sup> Linzer Tagespost, Unterhaltungsbeilage Nr. 18, 1905.

der Gmundner Linie, die Budweiser Linie sollte schrittweise den neuen Erfordernissen entsprechend umgebaut werden. Am 1. März 1855 wurde auf der Gmundner Linie offiziell der Dampfbetrieb im Güterverkehr, am 1. Mai im Personenverkehr aufgenommen. Anfangs kamen sowohl Pferde als auch Lokomotiven zum Einsatz, jedoch schon 1856 wurde der Pferdebetrieb auf der Südstrecke gänzlich eingestellt, lediglich im Stadtgebiet Gmunden wurden weiterhin von den Salzlagern im Rathaus über die Traunbrücke zur Station Traundorf Pferde eingesetzt.<sup>151</sup>

Die Umrüstung auf Dampfbetrieb erforderte jedoch sehr großen Aufwand. Der gesamte Oberbau war zu erneuern. Die Schienen wurden gegen gewalzte Hochprofile ausgetauscht, eine sehr teure Maßnahme, die nur in drei Jahresraten finanzierbar war. Außerdem mussten Ausweichen verändert, Stationsplätze verlegt, zusätzliche neue Wachthäuser, Wasserentnahmestationen mit Werkstättegebäuden errichtet werden und Stallungen in Remisen umgebaut werden. In die Zeit der aufwändigen Umbauarbeiten fiel die Veröffentlichung des Entwurfes für das neue österreichische Eisenbahnnetz. Darin wurde an erster Stelle die auf Planungen der Jahre 1841 und 1851 beruhende Westbahn angeführt. Die Überlegungen der Ersten Eisenbahngesellschaft, die Gmundner Linie von Lambach aus nach Salzburg zu verlängern, kamen zu spät. Am 8. März 1856 erhielten der aus Schlesien stammende Großhändler und Großindustrielle Hermann Dietrich Lindheim und der Hamburger Bankier, Großhändler und österreichische Generalkonsul Ernst Merck das Privileg für die Errichtung einer Eisenbahn von Wien nach Salzburg.<sup>152</sup>

In Oberösterreich wären auf der Strecke Linz–Lambach gleichlaufende Streckenführungen

---

151 Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 135.

152 Ebenda, S. 136.

zusammengekommen, was einen Eingriff in das für die Pferdeisenbahn erteilte Privileg zur Folge gehabt hätten. Es erschien demnach sinnvoll, die beiden Gesellschaften zu vereinigen. Die Verhandlungen zur Übernahme des Privilegiums der Ersten Eisenbahn-Gesellschaft durch die Kaiserin Elisabeth-Bahn dauerten eineinhalb Jahre, wobei es vorrangig nicht mehr darum ging, die Eisenbahngesellschaft deshalb zu erhalten, dass die Umbauarbeiten weitergeführt werden konnten, sondern um einen möglichst hohen Preis für die gesamte Anlage zu erzielen. Letztlich schritt das Handelsministerium ein, um die Verhandlungen abschließen zu können und die Bauarbeiten für die neue Bahn nicht zu verzögern. Die k. k. Privilegierte Erste Eisenbahn-Gesellschaft stimmte letztlich dem ausverhandelten Aktientausch zu und beschloß in der Generalversammlung vom 30. Juni 1857 die Abtretung der beiden Privilegien, das über die Budweiser- und das der Gmundner Linie, samt der zugehörigen Bahnanlagen an die Westbahngesellschaft. Danach beschloss die Erste Eisenbahn-Gesellschaft ihre Auflösung.<sup>153</sup>

---

153 Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 56.

## 2.12. UMBAU UND AUFLÖSUNG

Man muss zwischen dem Ende des Pferdeisenbahnbetriebes und der Auflassung der Pferdeisenbahnlinien unterscheiden. In den Übernahmebedingungen der Eisenbahngesellschaft durch die neue Westbahngesellschaft war die Umstellung der Budweiser Linie auf Dampfbetrieb bedingt. Da dies auf dem von Schönerer ausgeführten Streckenabschnitt der Budweiser Linie zwischen Urfahr und Lest auf der alten Trasse nicht möglich war, wurde hier eine gänzlich neue Bahnlinie, die heutige „Summerauer Bahn“, errichtet. Der einzige, noch der Trassenführung der von Gerstner und Schönerer konzipierten Pferdeisenbahn folgende Streckenabschnitt ist das noch heute in Betrieb befindliche 23 Kilometer lange Teilstück von Stadl-Paura nach Gmunden-Traundorf. Die Auflösung und anschließende Abtragung ging schrittweise und in Abschnitten vor sich. Gleichzeitig erfolgten der Ausbau der neuen Kaiserin Elisabethbahn und der sich daraus ergebenden Umbauten im Bereich der Pferdeisenbahn. Es war das Problem der verschiedenen Spurweiten und der teilweise gänzlich neuen Streckenführungen zu lösen. Der letzte planmäßige von Pferden gezogene Zug verließ Urfahr am 15. Dezember 1872 und kam über Lest in dem für die Summerauer Bahn neu errichteten Bahnhof von Freistadt an, wo nach 40 Jahren die Ära der Pferdeisenbahn ein Ende fand.

Eine Zeittafel, die den sich über 13 Jahre hinziehenden Auflösungsprozeß dokumentiert, findet sich in der „Sammlung Bergauer“. Danach erfolgte die erste Probefahrt auf der Westbahnstrecke Linz – Lambach am 4. August 1859. Die Trasse Linz – Lambach der Kaiserin Elisabeth-Bahn wurde abweichend von der Pferdebahnlinie auf der Hochterrasse der Traun, die Ausfahrtstrecke aus Linz im Fuchselbachtal angelegt.

Am 1. September 1859 wurde die Westbahnstrecke von Linz nach Lambach und das schmalspurige Verbindungsgleis zwischen dem Westbahnhof Lambach und dem Pferdebahnhof Lambach („Alt-Lambach“) in Stadl-Paura eröffnet.

Ab Oktober 1859 wurde die Pferdebahnstrecke von der Traunbrücke in Lambach bis zum Gleisdreieck südlich von Linz abgetragen. Im Mai 1860 wurde begonnen die gusseisernen Schienen im Welser Stadtgebiet, der Zizlauer Zweigbahn und der Strecke vom Gleisdreieck Linz bis Südbahnhof Linz zu entfernen. Dieses Teilstück wurde 1888 -1906 von der Kremstalbahn wiederbenutzt, Zizlau verlor dadurch seine jahrhundertlange Verkehrsbedeutung.

Der Linzer Südbahnhof diente bis 1872 als gemeinsamer Güterbahnhof der Westbahn und der Pferdeisenbahn, danach wurde er bis zur Auflassung 1882 als reiner Frachtenbahnhof der Westbahn betrieben.

In Umlowitz kam es am 18. August 1869 zum Spatenstich für den Bau der neuen Dampfbahn von Budweis nach Mauthausen, an der Stelle, an der Gerstner 1825 mit dem Bau der Nordrampe der Budweiser Linie begonnen hatte. Am 9. April 1870 wurde der Pferdebahnbetrieb von Kerschbaum nach Budweis eingestellt, bis zur Fertigstellung der neuen Bahn erfolgte die Salzverfrachtung auf der Reichsstraße von Kerschbaum nach Budweis. Am 1. Jänner 1871 begann der Dampfverkehr von Budweis nach Zartlesdorf, das von da an als Umsteig- und Umladebahnhof zwischen Pferde- und Dampfbahn diente. Die Eröffnung des Gmundner Seebahnhofs und der um 700 Meter verlängerten Trasse der Pferdebahn von Gmunden-Traundorf bis zum neuen Hafen am Traunsee fand am 24. September 1871 statt. In der Folge wurde der Pferdebetrieb von Traundorf bis zum Rathausplatz eingestellt. Nachdem am 1. September 1872 die erste Probefahrt mit der Dampflokomotive „Ried“ auf der Strecke von Freistadt nach St.

Valentin erfolgreich durchgeführt worden war, konnte der reguläre Dampfbetrieb auf dieser Strecke ab Dezember aufgenommen werden. Der letzte von Pferden gezogene Zug traf am 12. Dezember im Bahnhof Freistadt ein.

Ab Mai 1873 wurde die Strecke von Lest bis Urfahr abgetragen, dort wurde ab 1880 der ehemalige Stationsplatz zum ersten Bahnhof der von Pferden gezogenen Linzer Straßenbahn.

1903 erfolgte der Umbau der Strecke von Stadl-Paura nach Gmunden-Seebahnhof auf Vollspur und am 30. August konnte die Vollspurstrecke Lambach - Stadl-Paura - Gmunden-Seebahnhof in Betrieb genommen werden, die Stationsplätze der ehemaligen Pferdeisenbahn Lambach und Gmunden- Traundorf wurden aufgelassen.<sup>154</sup>

---

<sup>154</sup> Sammlung Bergauer, Aktensammlung, Band 1, Nr. 2, siehe Pfeffer, Oberösterreichs erste Eisenbahnen, S. 138.

### 2.13. BEWERTUNG DER BAHN

Im Rückblick stellt sich die Frage nach der technischen Bewertung der Pferdeeisenbahn für die Entwicklungsgeschichte der Eisenbahn im Allgemeinen. Das ist jedoch wegen der Vielschichtigkeit der in Frage kommenden Parameter nur aus verschiedenen Blickwinkeln heraus möglich. Unverständlich erscheint Franz Anton von Gerstners Entscheidung, Pferde als Zugtiere einzusetzen, obwohl ihm der technische Stand des englischen Bahnwesens bekannt war und der erste Probelauf der „Locomotion Nr. 1“ fast gleichzeitig, nämlich nur zwei Wochen nach Baubeginn der Pferdeeisenbahn, stattfand. Er nahm es offenbar in Kauf kritisiert zu werden, eine Bahn zu errichten, die schon zur Zeit ihrer Fertigstellung als überholt erscheinen mochte.



Abb. 85 (Ausschnitt) Im Vordergrund Güterwagen und Salzfässer.

Abb. 86 Die 1868 durch den Anprall des Dampfschiffes „Thetis“ zerstörte Linzer Donaubrücke.

Gerstner stand vor der Aufgabe ein spezielles Frachtgut, das Salz, über die europäische Wasserscheide von der Donau nach Norden zu transportieren, und zwar nicht möglichst schnell, sondern möglichst wirtschaftlich. Die Bahn musste bei geringen Kosten ein großes Transportvolumen als Alternative zum Fuhrwerksverkehr bewältigen. Zudem sollten die Errichtung der Strecke und der Betrieb kostensparend durchgeführt werden. Möglich schien Gerstner das durch das in großer Menge vorhandene billige und starke Potential an böhmischen Arbeitskräften für Bau und Betrieb. Die Verwendung von Holz anstelle von Gusseisen für den Gleiskörper war wegen der ausgedehnten Waldgebiete durch die die Bahn führte und der geringen Lohnkosten für die Bearbeitung nahe liegend, außerdem verfügte nach Meinung Gerstners Holz auch vom Material her über technische Vorteile. Die Holzschienen hatten gegenüber den spröden gusseisernen bessere Frostbeständigkeit und Holzräder eine große Gewichtseinsparung gegenüber solchen aus Gusseisen.

Bei der Bewertung der Frage des Pferde- oder Dampfbetriebs ist zu bemerken, dass zu Beginn des Bahnwesens die eigentliche Innovation in der Entwicklung des Schienenweges lag, das Ersetzen des Pferdes durch die Traktion einer fahrenden Dampfmaschine war ein Teil der darauffolgenden Entwicklung, der Erfolg des Dampfbetriebes ist ein Teil des Erfolges des neuen Verkehrsmittels Bahn. Dass letztlich generell auf Dampfbetrieb umgestellt wurde lag in der sprunghaften technischen Entwicklung im Lokomotivbau Mitte des 19. Jahrhunderts. Die neuen Maschinen waren um Vieles schneller als ein Pferd und hatten eine vielfache Zuggleistung.<sup>155</sup>

Die Gerstnersche Bahn war mit ihren 130 Kilometern Länge, der Überwindung von 330 Höhenmetern auf der gebirgigen Nordtrasse und 450 Metern auf der Südtrasse und

---

<sup>155</sup> Aschauer, Oberösterreichs Eisenbahnen, S. 27.

durch ihre Verkehrsleistung von 190.000 Personen und 100.000 Tonnen Frachtgütern über 40 Jahre hindurch einzigartig.<sup>156</sup>

Auf die bei dieser Pionierleistung der Bau- und Betriebstechnik gemachten zukunftsweisenden Erfahrungen konnte dann später bei der Errichtung der spektakulären österreichischen Bergbahnen, wie Semmering oder Brenner, zurückgegriffen werden. Pferdebahnen für den Güterverkehr einzusetzen wurde noch zu Zeiten überlegt, als die dampfbetriebenen Lokomotiven in Österreich schon längst erfolgreich eingesetzt und selbstverständlich geworden waren. Mit der Errichtung der, in erster Linie für Holzgewinnung errichteten Pferdeeisenbahn von Prag ins nordöstlich davon gelegene Lana waren im Kaiserreich Österreich insgesamt 261,5 Kilometer Pferdeeisenbahn in Betrieb gewesen. Wie erwähnt, wollte Graf Wurmbrand die Steinkohle aus seinen Gruben in Böhmen über Pilsen nach Budweis mittels Pferdeeisenbahn transportieren. Ein bereits sehr weit gediehenes Projekt sah auch eine Pferdebahn von Pilsen nach Prag vor, um von dort aus die Verbindung mit Wien herzustellen. Für die Gründung der dafür nötigen Aktiengesellschaft wurde ein Bericht verfasst,<sup>157</sup> demzufolge die Errichtung dieser Bahn deshalb notwendig sei, weil in Wien wegen Mangels an Kohle keine neuen Industrieunternehmungen entstehen könnten. Die Strecke Pilsen – Budweis war dann auch das erste Teilstück in Dampfbetrieb der Kaiser Franz Josephs – Bahn, die im September 1868 eröffnet wurde. Aber noch 1868 suchte eine Gruppe Wiener Investoren bei den zuständigen Behörden um die Bewilligung des Baues einer neuen Pferdeeisenbahn von Gmunden nach Bad Ischl an.<sup>158</sup>

---

156 Wilhelm, Die Pferdebahn, S. 17.

157 Wurmbrand Wilhelm Graf, Mémoire über die Böhmisches Kohlebahn, 1842, siehe Prochaska, Geschichte der Eisenbahn, S 114.

158 Ebenda, S. 114.

Die Demontage von großen Teilen der Bahn begann unmittelbar nach deren Stilllegung. Zwischen Budweis und Linz wurde der Dampfverkehr auf neuer Strecke und neuer Spur im Dezember 1873 aufgenommen, bereits ein Monat später, im Jänner 1874 war die öffentliche Versteigerung des gesamten nicht mehr für den Betrieb der neuen Bahn benötigten Immobilienbesitzes ausgeschrieben.

Zwischen Lambach und Gmunden war noch Vieles nutzbar, nachdem es für den Dampfbetrieb entsprechend adaptiert worden war, zwischen Leopoldschlag und Lambach jedoch konnten die Betriebseinrichtungen nicht mehr genutzt werden, von Leopoldschlag nach Budweis waren die alten Pferdebahneinrichtungen neuen Nutzungen eher im Weg. Nachdem der Oberbau abgetragen und verwertet worden war, wurden die Liegenschaften veräußert. In vielen Fällen gingen sie wieder in den Besitz der früheren Eigentümer zurück. Diese nutzten die Bahntrasse bis heute als Wege, die Dämme und Anschüttungen jedoch wurden größtenteils dem Verfall und der sich rasch entwickelten Verwaldung überlassen. Die Gebäude fanden, nachdem sie als „solide ausgeführt und gewartet“ beschrieben worden waren, ebenfalls umgehend neue Eigentümer und Funktionen. Lediglich Gebäude, die ihre Situierung aus ihrer Funktion zur Bahnstrecke erhielten und nunmehr ohne Anbindung an das Wegenetz oder weit entfernt von der nächsten Ansiedlung waren, wie Wachthäuser, verfielen. War die Errichtung der Pferdeeisenbahn seitens der Bevölkerung auf starke Ablehnung gestoßen, weil sie in die alten Strukturen eingriff, so geschah dasselbe nach der Stilllegung. Viele Bauern hatten während des Bahnbetriebs auf Haferanbau für die zahlreichen Bahn Pferde umgestellt, wofür die Eisenbahngesellschaft ein guter und beständiger Abnehmer war. Allein im Stationsplatz Kerschbaum mussten täglich zwischen zwei- und dreihundert Pferde gefüttert werden.

Die Anlage geriet schnell in Vergessenheit, die neuen Bahnstrecken mit Dampftrieb waren effizienter und miteinander vernetzt. Immer dichter und spektakulärer, vor allem im Gebirge, wuchs das neue Verkehrsnetz und entwickelte sich zur wichtigsten technischen und wirtschaftlichen Errungenschaft des 19. Jahrhunderts. Dass die Pferdeisenbahn für das Gebiet der Donaumonarchie die Grundlage bildete, wurde allgemein kaum mehr bedacht. Alles stand im Banne des neuen Betriebsmittels „Dampf“, immer größere und schnellere Lokomotiven wurden die neuen Wahrzeichen, wenig beachtet und im Hintergrund des Interesses zogen jedoch weiterhin Pferde bis in das 20. Jahrhundert hinein die „Tramwaywägen“ durch die Städte und Metropolen der Welt. Die militärische Niederlage im Weltkrieg ließ 1918 aus den Kronländern der k. k. Monarchie eigenständige Staaten entstehen. Bei der Bildung einer neuen Identität wurden die Leistungen auf dem Gebiet der Technik und Kultur besonders stark hervorgehoben. Zu diesen Leistungen zählten vorrangig die Errungenschaften im Eisenbahnbau.<sup>159</sup>

---

<sup>159</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 11.

### 3. BEGINN DES STAATLICHEN DENKMALSCHUTZES

#### 3.1. DER BEGINN DES STAATLICHEN DENKMALSCHUTZES IN ÖSTERREICH

Das Staats- bzw. Bundesdenkmalamt war die Nachfolgeorganisation der 1850 auf „allerhöchste EntschlieÙung“ gegründeten k. k. Zentralkommission für Erforschung und Erhaltung der Baudenkmale, die 1853 ihre Tätigkeit aufnahm. Zu Beginn war sie dem Handelsministerium angeschlossen, ab 1859 unmittelbar dem „Ministerium für Cultus und Unterricht“ unterstellt. Die Kommission hatte keinerlei gesetzliche Vollmachten, die Aufgabe dieses Kollegialgremiums lag vorrangig in der systematischen Erforschung und Erfassung des Kunstbestandes in den Kronländern des großen Kaiserreiches. Anfangs betraf dies nur die Baudenkmäler, ab 1873 sämtliche beweglichen und unbeweglichen Kunstdenkmäler. Zu der anfangs beachtlichen Publikationstätigkeit kam erst nachfolgend die Bearbeitung des großen Aufgabenbereichs der Wahrung und Erhaltung des Denkmalbestandes, des Schutzes und der Pflege der Bau- und Kunstdenkmäler hinzu. Das Aufgabengebiet war vielfältig, der Bogen spannte sich von den antiken Denkmälern an der dalmatinischen Küste bis zu den bäuerlichen Holzkirchen im Norden Galiziens.<sup>160</sup>

Die Erfassung des umfangreichen Bestandes erfolgte, wie übrigens für alle Mitglieder der „Central-Commission“ geltend, ehrenamtlich durch „Konservatoren“ und „Korrespondenten“. Bei den Mitgliedern handelte es sich meistens um Beamte der

---

<sup>160</sup> Eva Frodl-Kraft, Gefährdetes Erbe. Österreichs Denkmalschutz und Denkmalpflege 1918 – 1945 im Prisma der Zeitgeschichte, Wien, 1997, S. XXIV.

jeweiligen Verwaltungsbehörden, aus Priestern oder Lehrern, jedenfalls waren es vorwiegend an Geschichte und Kunst interessierte Laien. Akademisch ausgebildete Kunsthistoriker standen für diese Aufgaben noch nicht zur Verfügung, da das erste Institut für Kunstgeschichte an der Universität Wien erst 1852 eingerichtet wurde. Ab diesem Jahr aber begann die hohe Kompetenz in der Zusammensetzung der Kommission, die neben dem ersten Ordinarius für Kunstgeschichte, Rudolf Eitelberger, bereits Architekten, wie van der Nüll, in die Tätigkeit der Erfassung und in erste Sanierungen der Kunstdenkmäler einbinden konnte. Gerade bei den Empfehlungen für die Instandsetzungen oder Ablehnungen von Eingriffen bei der Veränderung von Baudenkmalen entsprachen die dafür empfohlenen Maßnahmen schon damals den Grundsätzen der modernen Denkmalpflege.<sup>161</sup>

Aus heutiger Sicht erscheinen die Maßnahmen zum Prinzip der „Stileinheit“ und „Stilreinheit“, die sich aus der Romantik und des in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstehenden Historismus ableiteten, nicht mehr im Sinne des zeitgemäßen Denkmalschutzes. Exemplarisch für den damals üblichen Umgang mit Baudenkmalern wirkte als Mitglied der Zentralkommission der Architekt Friedrich von Schmidt beispielsweise mit der „Vollendung“ von Burg Karlstein oder der Neugestaltung der Stiftskirche von Klosterneuburg. Ähnlich wurde mit den Rettungsmaßnahmen für den durch Holzwurmbefall teilweise zerstörten gotischen Flügelaltar in der Pfarrkirche von Kefermarkt im oberösterreichischen Mühlviertel vorgegangen. Betrieben wurde die Sanierung von dem damals zuständigen „Schulrath und Conservator der Baudenkmale Oberösterreichs“, Adalbert Stifter. Das Meisterwerk gotischer Schnitzkunst wurde, um dem damals geltenden Reinheitsbegriff zur deutschen Gotik gerecht zu werden,

---

<sup>161</sup> Frodl-Kraft, Gefährdetes Erbe, S. XXIV.

abgebeizt, da die polychrome Fassung nicht dem gängigen Erscheinungsbild entsprach. Weiters ergänzten und veränderten die Bildhauer Johann und Josef Rint während der von 1852 bis 1855 dauernden Arbeiten den Flügelaltar stark. Nach der Vollendung der Arbeiten Johann Rints unterstützte Adalbert Stifter dessen Ansuchen um Erteilung einer Remuneration. Für den sparsamen Umgang des Bildhauers mit den Finanzmitteln führt Stifter unter Anderem aus: „Rint hat für seine Reisen und seinen Aufenthalt in Käfermarkt, der sich fast auf ein Jahr (in mehreren Abtheilungen) belaufen dürfte, nichts als seinen Taglohn nebst Fahrkosten auf der Eisenbahn vergütet erhalten. [...] Für die Streke zwischen der letzten Eisenbahnstation Lest und Käfermarkt hat er nie eine Vergütung erhalten, er hat den  $\frac{3}{4}$  Stunden betragenden Weg immer zu Fuß zurückgelegt.“<sup>162</sup>

Die bürokratische Umständlichkeit, die in der Geschäftsgebarung festgelegt war und die zahnlose Umsetzung ergaben einen unbefriedigenden Zustand des Wirkungsfeldes der „k. k. Central-Commission“ zur Zeit der Wende vom 19. ins 20. Jahrhundert. Die erteilten Empfehlungen waren von den jeweiligen Landesregierungen durchzuführen, ohne Möglichkeit zur Einflussnahme oder Kontrolle seitens der Kommission.<sup>163</sup>

Der grundlegende Wandel des Denkmalschutzes erfolgte zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch das Wirken von Alois Riegl. Er wurde am 14. Jänner 1858 in Linz geboren, studierte in Wien und lieferte, als Kunsthistoriker im Museumsbereich und als Universitätsprofessor tätig, erste, bis heute gültige Grundlagen zu Theorie und Praxis der Denkmalpflege. Riegl definierte „Alterswert“ als Gegensatz zum „Gebrauchswert“ eines Denkmals und seinen „Kunstwert“. Er war etwa im Zusammenhang mit den

---

<sup>162</sup> Jungmair Otto, Adalbert Stifter als Denkmalpfleger, Linz, 1973, S. 52.

<sup>163</sup> Frodl-Kraft, Gefährdetes Erbe, S. XXIV.

Sanierungsarbeiten am Diokletianspalast in Split strikt gegen ein „Herausschälen“ des antiken Denkmalbestandes und der damit verbundenen Zerstörung aller späteren Schichten. Damit gab er inhaltlich den noch heute in der Denkmalpflege gültigen Grundsatz vor, den Wert eines Denkmals in seiner durch die Geschichtlichkeit gebildeten Gesamtheit zu definieren. Dabei ist das „überkommene Erscheinungsbild“ als Ganzes zu schützen, ohne eine qualitative Wertung der einzelnen historischen Bauphasen vorzunehmen. Riegls wichtigstes Werk zur Theorie der Denkmalpflege erschien im Jahr 1903.<sup>164</sup> Im selben Jahr wurde Riegl seitens des seit 1863 als Präsident der Zentralkommission tätigen Josef Alexander von Helfert für den neu zu schaffenden Posten eines „Generalkonservators“ vorgeschlagen. Der Minister entschied positiv, die Bestellung erfolgte jedoch erst 1904, zu spät für den damals schon schwer kranken Alois Riegl, er starb 1905.<sup>165</sup>

Noch 1903 beauftragte die Zentralkommission Riegl, seine theoretischen Überlegungen als Grundlage in einen „Plan für eine Reorganisation der öffentlichen Denkmalpflege in Österreich“ einzubringen. Im selben Jahr noch erschienen seine Überlegungen zum neuen Organisationsentwurf vor, in denen als wesentliches Merkmal die zu schaffenden gesetzlichen Grundlagen für einen effizienten Denkmalschutz gefordert wurden. Auch die Problematik der theoretischen Vorgaben zu Denkmalpflege und Denkmalschutz und deren praktische Umsetzung wurde von Riegl erkannt: Die Geschichtlichkeit jedes Denkmals, der „Alterswert“ als Inhalt und Ausdruck des „Kunstwollens“ einer Epoche, ist zu respektieren. Würde die neue Epoche jedoch keine Eingriffe zur Instandsetzung setzen, hätte das den logischen Verfall des Denkmals zur Folge. Denkmalpflege

---

164 Riegl Alois, Der moderne Denkmalkultus, Wien 1903.

165 Mehr zu Alois Riegls Tätigkeit in der Zentralkommission, sowie Riegl und die Denkmalpflege, in: Ernst Bacher, Alois Riegl und die Denkmalpflege, Wien 1995.

bedeutet auch, den Erhalt des Denkmals für die Nachwelt zu sichern, was jedoch nur mittels den Verfall bremsender Maßnahmen möglich ist. Deshalb kann ein Ergebnis nur in Form von Kompromissen zwischen Wünschbarem und Erreichbarem zu Stande kommen. Deshalb forderte Riegl den Schutz und die erhaltende Pflege unter klaren Richtlinien. Damit waren der Wunsch und die Forderung nach Ausarbeitung eines Denkmalschutzgesetzes gesetzt und wichtige Maßnahmen für die Umsetzung eines modernen Denkmalschutzes gesetzt worden.

Durch den frühen Tod Riegls im Jahr 1905 war ihm die Umsetzung seiner Ideen nicht mehr möglich, er konnte sie jedoch noch einleiten. Glücklicherweise folgte ihm der ebenfalls für die Sache im selben Sinne äußerst engagierte Kunsthistoriker und Universitätsprofessor Max Dvořák als Generalkonservator, der die Reform schließlich realisieren konnte. Er stammte aus dem an der Elbe in Nordböhmen gelegenen Raudnitz, wo er am 24. Juni 1874 geboren wurde, als Vorstand des Kunsthistorischen Institutes der Zentralkommission blieb er trotz tschechoslowakischer Staatsbürgerschaft in österreichischen Diensten. Er starb am 8. Februar 1921 in der Nähe von Znaim. Von großem Vorteil für die Einführung der Reform war die Ernennung Erzherzogs Franz Ferdinand zum Protektor der k. k. Zentralkommission für Denkmalpflege. Der Thronfolger zeigte für die Sache großes Interesse, bediente sich für die Umsetzung der Reform seiner effizienten Militärkanzlei und war insgesamt dank seiner Stellung und seines Prestiges der Verankerung des Denkmalschutzgedankens innerhalb der maßgeblichen Gremien der Monarchie äußerst dienlich.<sup>166</sup>

---

166 Frodl-Kraft, Gefährdetes Erbe, S. XXVIII.

### 3.2. DIE REFORM VON 1911, DAS STAATSDENKMALAMT

Aus dem „Büro“ der Zentralkommission entstand als Fachinstitution das Staatsdenkmalamt mit Präsidium und Denkmalrat. Das Amt bestand aus zwei Abteilungen, aus einer kunsthistorisch–technischen und einer juristisch–administrativen. Die ursprünglich aus interessierten Laien bestehende Zentralkommission wurde nun durch Fachbeamte aus dem wissenschaftlich–technischen Bereich abgelöst. Ab 1913 wurde, um eine effizientere und straffere Organisationsform zu gewährleisten, ein eigener Vorstand für das Staatsdenkmalamt eingesetzt. Es war dies bis 1931 (ab 1928 als Präsident des Bundesdenkmalamtes) Fortunat von Schubert–Soldern. Erstmals konnte eine systematische und nach hierarchisch gereihten Bedarf ausgerichtete Denkmalpflege in Angriff genommen werden, da nun budgetmäßig dotierte, überraschend hohe Geldmittel zur Verfügung standen. Auf den theoretischen Fundamenten der beiden Vorreiter der neuen Denkmalpflege konnte nun aufgebaut werden. Einerseits galt es, bisher wenig beachtete Denkmale wie Stadttore gegen den unbändigen Fortschrittsglauben zu erhalten, anstatt zu demolieren, andererseits aber auch das Bewußtsein gegenüber unterschiedlichen Epochen zu vertiefen und nicht nur, wie dem Zeitgeist entsprechend einzig der Gotik das Hauptaugenmerk der Erhaltungswürdigkeit zuzusprechen. Diese Meinung war in erster Linie in der Geistlichkeit vorhanden. Die Kunstgeschichte hatte jedoch anfangs des Jahrhunderts den Barock „entdeckt“, Konflikte über die Wertung der Stilepochen traten vermehrt auf.<sup>167</sup>

Im Sinne Riegls sollte das Denkmalschutzgesetz ein objektives Instrumentarium

---

<sup>167</sup> Frodl–Kraft, Gefährdetes Erbe, S. XXX.

darstellen, das unabhängig von subjektiv geleiteten Wertungen den Denkmalerhalt sicherstellt. So bezeichnete er die Tätigkeit der Zentralkommission, die sich vorwiegend in der ästhetischen Beurteilung von Restaurierungsprojekten erschöpfte, als „Geschmacksrat“. Er stellte auch die Frage, warum erst jetzt, zu Beginn des 20. Jahrhunderts, die Notwendigkeit zur gesetzlichen Verankerung des Denkmalschutzes gekommen zu sein scheint: „[...] Wie schon wiederholt angedeutet wurde, ist der historische Wert ein wissenschaftlicher, und daher ein reflektierter: er wird mit dem Verstande, aber nicht mit dem Gefühle gewürdigt. Das Verständnis dafür war darum auch durch Jahrhunderte verhältnismäßig bloß bei wenigen vorhanden. Nun werden Gesetze, die die Dispositionsfähigkeit der Staatsangehörigen in weitgehender Weise beschränken, wohl aus Rücksichten auf politische und wirtschaftliche Notwendigkeiten und auf allgemein verbreitete Gefühle, nie aber mit Rücksicht auf wissenschaftliche Wünsche erlassen. In der Tat wurde keinem der bisher außerhalb Österreichs geschaffenen Denkmalschutzgesetze, die, soweit sie auf diese Bezeichnung vollen Anspruch erheben dürfen, alle erst im 19. Jahrhundert entstanden sind, das historische Interesse in ausschlaggebenden Maße zu Grunde gelegt; überall hatten dazu eingestandenermaßen teils wirtschaftliche Absichten, teils national- oder staatsegoistische Gefühle den Anstoß gegeben, die zwar zu einem wesentlichen Teile auf dem historischen Werte beruhen, aber diesem doch erst den rechten Anspruch auf Schutzwürdigkeit verliehen haben. [...] In Österreich ist man schließlich, von einigen kaiserlichen Dekreten älteren Datums abgesehen, über Verordnungen bis zum heutigen Tage nicht hinausgelangt. Das Hofkanzleidekret vom Jahre 1818 motiviert sein Ausfuhrverbot für eine Reihe von Denkmalen durch die Bemerkung, dass sie zum ‚Ruhme und zur Zierde‘ des Staates beitragen. An Stelle dieses staatsegoistischen Interesses erscheint im Statut der k. k. Zentralkommission vom Jahre 1873 das nationalegoistische gesetzt, indem es

die Denkmale der Vorfahren und der einzelnen Volksstämme zur Ehre derselben vor Verderbnis und Vernichtung zu bewahren auffordert. In Österreich hat man somit im 19. Jahrhunderts, ähnlich wie andernwärts auf dem historischen Wert, zuerst ein staats- und später ein nationalegoistisches Interesse aufgebaut; aber weder das eine, noch das andere wurde bei uns – zum Unterschiede gegenüber gegenüber den romanischen und den orientalischen Ländern – für so bedeutend befunden, um darauf ein wirkliches, ernstes Denkmalschutzgesetz zu begründen. Man beschränkte sich darauf, durch eine Behörde mit bloßen Beratungsbefugnissen – die k. k. Zentral-Kommission für Kunst- und historische Denkmale – auf die Denkmalbesitzer aufklärend und ratend einzuwirken, ließ aber die Entscheidung so gut wie vollkommen dem guten Willen der Besitzer anheimgestellt.<sup>168</sup>

Das Staatsdenkmalamt begann sich zu etablieren. Zwar noch ohne das fehlende Denkmalschutzgesetz, jedoch amtlich organisiert. Das neue Amt begann durch viel größere Breitenwirkung und Objektivität die zwar noch immer bestehende, aber zunehmend an Bedeutung verlierende Zentral-Kommission zu ersetzen.

Die Geschäftsordnung und die Instruktionen von 1911 steckten Struktur und Aufgaben der staatlichen Denkmalpflege ab und regelten die Durchführung. Das neue Staatsdenkmalamt unterstand dem k. k. Ministerium für Kultus und Unterricht. Geleitet wurde es von einem Vorstand (Präsidenten) und bestand aus kunsthistorischen, technischen (Architekten) und rechtskundigen Beamten, ferner aus kunsthistorischen und technischen Generalkonservatoren. Für einzelne Länder oder Gebiete wurden kunsthistorische und technische Landeskonservatoren in der Eigenschaft von

---

<sup>168</sup> Riegl, Das Denkmalschutzgesetz, in: Ernst Bacher (Hg.), Kunstwerk oder Denkmal? Alois Riegls Schriften zur Denkmalpflege, Wien-Köln-Weimar 1995, S. 101 f.

definitiven Staatsbeamten ernannt.<sup>169</sup> Die Landeskonservatoren waren schon damals nur der Zentrale unterstellt, es war ihnen zwar aufgetragen, mit den jeweiligen Landeshauptmannschaften so weit als möglich das Einvernehmen herzustellen, sie waren diesen gegenüber jedoch nicht weisungsgebunden. Das Kunsthistorische Institut am Staatsdenkmalamt wurde von einem Universitätsprofessor geleitet, war mit der Herausgabe der Kunsttopographien beauftragt und musste zu prinzipiellen Fragen im Bereich der Kunstgeschichte befragt werden. Die Zuständigkeit für nicht in öffentlichen Museen befindlichen antiken Kunstschatzen sowie das Fundwesen und die Grabungsaufsicht lagen in der Zuständigkeit des neuen Amtes, ebenfalls die Agenden des Heimatschutzes, sofern denkmalpflegerische Belange betroffen waren. Zusätzlich zu den beamteten Mitarbeitern wurden ehrenamtliche Konservatoren ernannt, die meist als interessierte Laien auf dem Gebiet der Ur- und Frühgeschichte, der Kunst oder Archäologie, die in einem territorial begrenzten Raum Funde, Veränderungen oder Gefährdungen an Denkmälern zu beobachten und gegebenenfalls dem Landeskonservator zu berichten hatten. Korrespondenten waren „Personen, die auf dem Gebiete der Denkmalpflege und Denkmalforschung verdienstlich wirken.“ Die Idee zur Miteinbeziehung der beiden letztgenannten Personengruppen sollte innerhalb der Bevölkerung den Identifikationsgedanken und höheres Verantwortungsbewusstsein für die Sache des Denkmalschutzes bewirken. Noch bis nach dem Zweiten Weltkrieg war dieser Personenkreis tätig.<sup>170</sup>

Die „Instruktionen für die Landeskonservatoren“ bilden die bis heute im Wesentlichen gültigen Grundlagen für den Schutz und die Pflege von Denkmälern. Dazu gehören „die möglichste Erhaltung des überlieferten Bestandes und der überlieferten historischen

---

169 Frodl-Kraft, *Gefährdetes Erbe*, S. XXXII.

170 Ebenda, S. XXXIII.

Erscheinung ohne Rücksicht auf die Entstehungszeit.“<sup>171</sup> Auch der Zusammenhang des Denkmals mit seiner Umgebung sowie die Erhaltung von Orts- und Stadtbildern und die Erhaltung von „Denkmalgruppen“, dies sind die heutigen Ensembles, waren bereits geregelt. Auch das Problem der Nutzungsänderung eines Baudenkmals ist behandelt, wichtig dabei ist, dass prinzipiell die Möglichkeit einer Neunutzung dann überlegt werde sollte, wenn dadurch der Erhalt des Denkmals gewährleistet ist. Die dafür notwendigen Änderungen sollen dabei so gering wie möglich erfolgen, bei Zubauten ist ein „doktrinäres Historisieren“ abzulehnen.<sup>172</sup>

---

171 Die Instruktionen für die Landeskonservatoren, für die Generalkonservatoren, für die Konservatoren und Korrespondenten sowie für den Vorstand des Kunsthistorischen Instituts, Ministerium für Kultus und Unterricht, Zl. 20.107 ex 1916.

172 Ebenda, S. XXXIV.

### 3.3. DER NEUBEGINN NACH 1918

Der Erste Weltkrieg und der Zusammenbruch der Monarchie mit dem Verlust der meisten Kronländer hatten auf Inhalt und Strukturen der Denkmalpflege kaum Auswirkungen. Selbst während des Krieges liefen die Denkmalschutzmaßnahmen ungeachtet des sich abzeichnenden Zusammenbruchs weiter. Noch im September 1918 wurden die neuen Konservatoren und Korrespondenten für alle Kronländer vorgeschlagen. Es liefen Berichte über die Erhaltungsmaßnahmen der Holzkirchen in Galizien in der Wiener Zentrale ein. Während man für Kriegszwecke die Kupferdächer der Innsbrucker Hofburg und der Laibacher Franziskanerkirche opfern wollte, wurde noch im September 1918 der Augustustempel in Pola mit einer Subvention des Staatsdenkmalamtes neu mit Kupfer eingedeckt.<sup>173</sup>

Nachdem Kaiser Karl mittels Manifest die Nationalitäten aus dem Reich entlassen hatte, bildeten sich umgehend die neuen Nationalstaaten. Die Bindung an Wien erlosch, die Landeskonservatoren der nicht deutschsprachigen Länder wurden nun die Leiter der neuen staatlichen Denkmalbehörden. Die freundschaftlichen Kontakte untereinander blieben erhalten, der offizielle Kontakt kam jedoch ab 1919 zunächst zum Erliegen. Die wirtschaftliche Situation des „Rumpfstaates“ Österreichs verschlechterte sich dramatisch. Die industriellen Produktionsstätten lagen nun größtenteils außerhalb des Landes. Die Landwirtschaft und das Verkehrswesen konnten keineswegs die für das Funktionieren eines Staates notwendigen Leistungen erbringen. Um der katastrophalen, vor allem sozialen Not entgegenzutreten zu können, wurden Notgesetze erlassen, die

---

<sup>173</sup> Frodl-Kraft, Gefährdetes Erbe, S. 3.

Anliegen des Denkmalschutzes waren für den Moment nachrangig.<sup>174</sup>

Am 1. Oktober 1920 wurde die Bundesverfassung der Ersten Republik Österreich erlassen, das Staatsdenkmalamt gemäß dem bundesstaatlichen Aufbau in Bundesdenkmalamt umbenannt. Die neuen Statuten deckten sich fast zur Gänze mit denen des Jahres 1911.<sup>175</sup>

---

174 Ebenda, S. 3.

175 Theodor Brückler, Vom Konsilium zum Imperium. Die Vorgeschichte der österreichischen Denkmalschutzgesetzgebung. In: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege (ÖZKD), Heft 45, 1991, S. 170.

### 3.4. DAS DENKMALSCHUTZGESETZ 1923

Alois Riegl forderte schon 1903 in seinem Entwurf zu einem Denkmalschutzgesetz die Einbeziehung der in privaten Eigentum befindlichen Denkmäler in die Schutzbestimmungen. Es kam jedoch dafür durch die im Herrenhaus vertretenen Mitglieder der Hocharistokratie, der Kirche und der öffentlich-rechtlichen Körperschaften wegen der zu erwartenden Eingriffe in das Privateigentum zu keiner Zustimmung.

Die Errichtung der Republik erleichterte die Umsetzung des längst fälligen Gesetzesentwurfes. Ein wesentlicher Grund dafür lag in der Abwanderung des heimischen Kunstbesitzes in Folge der großen Gebietsreduktion gegenüber der Größe vor 1918 und der wirtschaftlichen und sozialen Notlage. Daher wurde das Gesetz am 25. September 1923 im Nationalrat ohne jede Debatte beschlossen. In diesem Gesetz wurde für das Bundesdenkmalamt der Behördencharakter festgelegt und damit die Verpflichtung zur Umsetzung des staatlichen Denkmalschutzes.<sup>176</sup>

Eine juristische Analyse soll hier nicht durchgeführt werden. Da jedoch das Denkmalschutzgesetz von 1923 und seine Novellierung das stärkste Instrument für die Erhaltung der Reste der Pferdeeisenbahn darstellt, seien hier schlagwortartig und ohne Anspruch auf Vollständigkeit einige wesentliche relevante Punkte herausgefasst:

- Für die Erhaltungswürdigkeit eines Denkmals ist das Bestehen eines „öffentlichen Interesses“ maßgebend, ob dieses „öffentliche Interesse“

---

<sup>176</sup> Der Wortlaut des beschlossenen Gesetzes lautet in seiner gesamten Länge: „Bundesgesetz vom 25. September 1923, BGBl. Nr. 533, betreffend Beschränkungen in der Verfügung über Gegenstände von geschichtlicher, künstlerischer oder kultureller Bedeutung (Denkmalschutzgesetz)“.

vorhanden ist, entscheidet das Bundesdenkmalamt. (§1)

- „Denkmale“ im Eigentum öffentlich-rechtlicher Körperschaften, wie Bund, Land, Gemeinden oder Kirchen, stehen ex lege unter Denkmalschutz, sie bedürfen keiner individuellen Begründung (die Objekte im Sinne des §2, Denkmalschutzgesetz sind so lange ein Denkmal, bis das Denkmalamt feststellt, dass es keine Denkmale sind).
- Bei Objekten in Privatbesitz entscheidet das Bundesdenkmalamt, ob eine Erhaltung im „öffentlichen Interesse“ liegt. (§3)
- Veränderungen oder Veräußerung eines Denkmals bedürfen einer Bewilligung des Denkmalamtes, die freie Verfügbarkeit ist eingeschränkt. (§§ 4,5)
- Das Denkmalamt ist berechtigt, bei Bedarf Denkmale zu besichtigen. (§ 12)
- Bei vorsätzlicher Zerstörung wird gestraft. Die Strafen können bis zum „Wiederherstellungsauftrag“ gehen. Diese Wiederherstellung ist de facto allerdings problematisch, da ein zerstörtes Denkmal nicht reproduzierbar ist. (§ 14)

Als Folge dieses Gesetzes bekam der Denkmalschutz endlich seine wichtige größere Breitenwirkung. Damit war, wie bereits im Artikel 10 der Bundesverfassung festgelegt, die Wahrnehmung des Denkmalschutzes in die Zuständigkeit des Bundes gelangt.<sup>177</sup>

Durch die Behördenfunktion des Bundesdenkmalamtes war endgültig die elitäre

---

<sup>177</sup> Dadurch sind auch die Landeskonservatoren Bundesbeamte. Sie haben zwar größtenteils ihren Sitz in den Landeshauptstädten, fungieren dort aber als „exponierte Organe“ der Zentrale. siehe Frodl-Kraft, Gefährdetes Erbe, S. 64.

und theoretische Befassung ausgewählter kunsthistorischer Themenkreise, wie sie der honorigen Zusammensetzung der ehemaligen Zentralkommission eigen war, überwunden. Auch der Denkmalbegriff erfuhr eine viel breitere Auslegung. Neben den wegen ihrer kunsthistorischen Einzigartigkeit unbestritten als Denkmale geltenden Objekte konnten jetzt auch auch Bauwerke des Verkehrs und der Technik mit gesetzlicher Absicherung als Kulturgut aufgenommen werden.

### 3.5. DER BEGINN DER INDUSTRIEDENKMALPFLEGE

Der über das Bundesdenkmalamt ausgeübte Schutz von wirtschaftsgeschichtlichen und technischen Denkmälern bediente sich anfangs der Ergebnisse der Wissenschaft und Forschung, die größtenteils von außen eingebracht wurden. Wurde oft eine Diskrepanz zwischen Denkmalschutz und Industrialisierung festgestellt, so zeigten sich auf dem Gebiet der beginnenden Industriedenkmalpflege und der praktischen Denkmalpflege in den Zwanziger- und Dreißigerjahren des letzten Jahrhunderts wichtige Querverbindungen bei Personen und Inhalten. Es sind die Leistungen der Wirtschaft, Industrie und Technik die zu bewahren zur Aufgabe eines kleinen, aber äußerst engagierten Personenkreises wurde. Wichtigster Vertreter war der Leiter des am Bundesdenkmalamt eingerichteten „Numismatischen Referates“, August Loehr. Er wurde am 31. März 1882 als Sohn des Direktors der Nordbahn, August Carl Ritter von Loehr geboren. Er besuchte die Universitäten Wien, Heidelberg und Grenoble, erwarb 1905 „sub auspiciis imperatoris“ das philosophische und 1911 das juristische Doktorat. Als wissenschaftlicher Beamter kam Loehr 1906 an das Wiener Münzkabinett, dessen Leiter er 1913 wurde. In 40-jähriger Arbeit baute er das Münzkabinett zu einer umfassenden geldgeschichtlichen Sammlung um. Als führender Beamter des Kunsthistorischen Museums konnte sich Loehr unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg maßgeblich daran beteiligen, die Ansprüche der ehemaligen Feindstaaten und Nachfolgestaaten der k. u. k. Monarchie auf den Kunstbesitz des Hauses Habsburg-Lothringen abzuwehren. Durch wissenschaftliche und juristische Bearbeitung der Bestände gelang es ihm, die Republik Österreich als neuen Eigentümer einzusetzen. 1938 wurde er zwangspensioniert, im April 1945 rehabilitiert und zum „Ersten Direktor“



Abb. 87 August Oktavian Ritter von Loehr, 1882 - 1965

des Kunsthistorischen Museums bestellt. Zu seiner Professur für Numismatik und Geldgeschichte kam die Lehrtätigkeit auf dem Gebiet der Museologie. Durch sein berufliches Umfeld entstand im Zusammenhang mit archäologischen Münzfunden das Interesse an denkmalpflegerischen Belangen und damit eine enge Verbindung mit dem Bundesdenkmalamt. Dort betreute er nicht nur das von ihm eingerichtete Referat für Numismatik, sondern auch ein weiteres für das Musealwesen und für die Pflege wirtschaftsgeschichtlicher Denkmäler. Loehr sah im Erhalt der Zeugnisse der Wirtschaftsgeschichte eine wichtige Aufgabe, weshalb er sich für die Schaffung zentraler und vor allem lokaler Museen einsetzte. Darin sollten die Bereiche des Berg- und Hüttenwesens, Fabriken und Manufakturen, die Landwirtschaft, Mühlen und wichtige Beispiele der verschiedenen Innungsbereiche vertreten sein. Die Arbeit an der Errichtung dieser Museen beschäftigte Loehr bis zu seinem Tod 1965.<sup>178</sup>

Um die gestellten Aufgaben besser und wirksamer umsetzen zu können, schien eine engere Verflechtung mit dem Bundesdenkmalamt nicht nur aus verwaltungstechnischer Sicht sinnvoll. Ende des Jahres 1925 erfolgte die organisatorische Realisierung durch das zuständige Ministerium:

„Vom Bundesministerium für Unterricht ist antragsgemäß die Ausgestaltung der Funktionen des numismatischen Konsulenten zu einem vollen Referat für wirtschaftsgeschichtliche Denkmale im Bundesdenkmalamte verfügt worden. Es ist beabsichtigt, dieses Referat so zu führen, dass nicht nur die schon bisher gepflegten münz- und geldgeschichtlichen Angelegenheiten auf den gesamten Umfang des Handels- und Verkehrswesens ausgedehnt, sondern auch zugleich die Entwicklung von

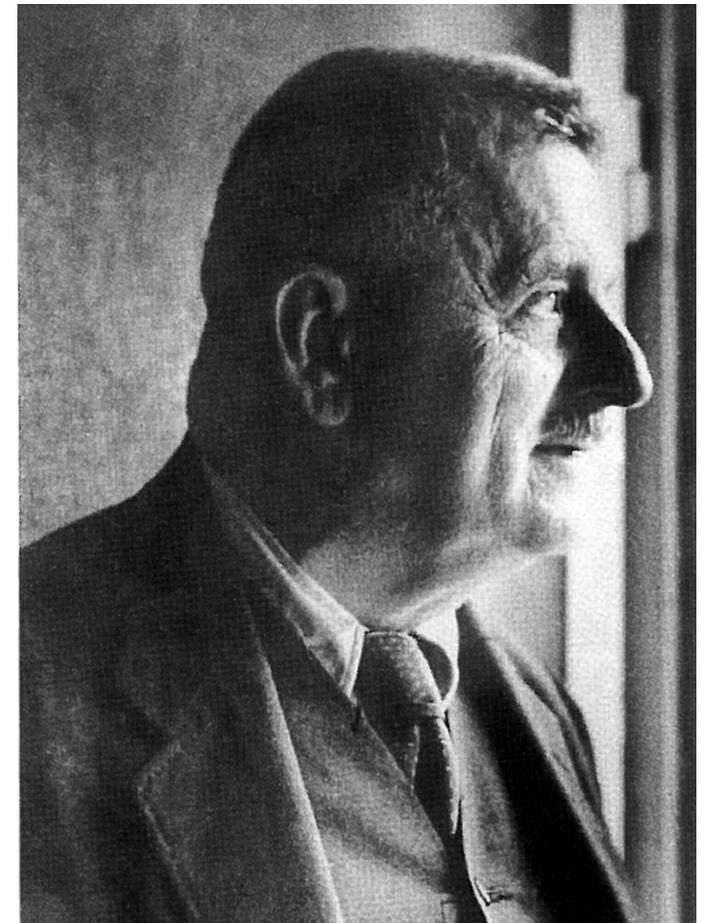


Abb. 88 August Loehr

---

<sup>178</sup> Holzmaier Eduard: in: Forschungen und Fortschritte. 40/1965, Heft 3, S. 94 f. Siehe auch Brückler Theo, Nimeth Ulrike: Personenlexikon zur österreichischen Denkmalpflege. Horn, 2001, S. 160.

Industrie und Gewerbe, des Bergbaues und des Agrarwesens in den Aufgabenkreis einbezogen werden.

Derartige Denkmale sollen verzeichnet, eventuell abgebildet und verwahrt werden, wobei nicht daran gedacht wird, sie in die Wiener Zentralmuseen zu bringen, sondern sie auf geeignete Weise zu sichern; zugleich sollen die regionalen Museen angeregt werden, sich auch ihrerseits mit der Pflege dieser Agenden zu befassen und diese Gebiete museal zu erschließen. Vor allem ist dabei die für unsere Heimat charakteristische Art materieller Kultur zu beachten: Donauschiffahrt, Vorarlberger Spinnerei, Steirischer Erzberg, Salzbergwerke des Salzkammergutes, Niederösterreichischer Weinbau. Die Nachweisung von einschlägigen Archivalien, die Verzeichnung von Literatur (Monographien, Berichte) würde sehr förderlich sein.

Die Erreichung der gestellten Aufgabe, dieses Gebiet zu erschließen, wird wesentlich von der Arbeit an Ort und Stelle abhängig sein; es wird daher zunächst gebeten, Denkmale, welche des Schutzes bedürfen, namhaft zu machen und Anregungen aller Art zu geben. Das wirtschaftsgeschichtliche Referat im Bundesdenkmalamt führt der Direktor des Münzkabinetts Dr. August Loehr.<sup>179</sup>

Die im Bundesdenkmalamt archivierten frühen Personalakten Loehrs ermöglichen die Aufarbeitung und Erforschung der wirtschaftsgeschichtlichen und technischen Denkmale in Österreich nachzuzeichnen. Der Zeitrahmen umspannt die ersten sechs Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts, von der Ernennung Löhrs zum „numismatischen Konsulenten“ im Jahr 1908 bis zu seinem Tod im Jahr 1965. Vor allem die jährlichen Berichte über die unternommenen Dienstreisen zeigen die Schwerpunkte der zu

---

179 Zit. nach: August Loehr, Das wirtschaftsgeschichtliche Referat, in: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege (ÖZKD), Heft 2, 1948, S. 8.

schützenden Kulturbereiche aus der Sicht der damaligen Zeit. Die Erhaltung und Präsentation bezog sich, aus der hauptberuflichen Tätigkeit Loehrs heraus gesehen verständlich, auf die Schaffung dislozierter Museen. Artefakte im Umfeld ihrer ursprünglichen Benutzungsbereiche an Ort und Stelle zu erhalten und der Öffentlichkeit zu präsentieren, entspricht der der Bewahrung einer möglichst hohen Authentizität der Denkmale.

In einem Brief wandte sich Loehr an das Bundesdenkmalamt: Der Konsulent<sup>180</sup> „gestattet sich zu bemerken, dass er grundsätzlich eine Ausgestaltung der kulturgeschichtlichen Sammlungen als eine der allerwichtigsten Aufgaben der Denkmalpflege betrachtet und sich abgesehen von einer Weiterbildung des niederösterreichischen Landesmuseums zu einem wirklichen Kulturmuseum, für eine Aufstellung oder Weiterführung spezifischer Sammlungen auf solchen Teilgebieten der kulturellen Entwicklung einsetzt, die in der betreffenden Gegend von ganz besonderer Bedeutung geworden sind. Dazu gehören:

- 1.) für das Salzkammergut in Gmunden oder Aussee eine Darstellung der Entwicklung des österreichischen Salzbergbaues und Salinenwesens,
- 2.) in Leoben oder Eisenerz ein Museum für den österreichischen Erzbergbau,
- 3.) in Krems, Baden oder Klosterneuburg eine Darstellung des österreichischen Weinbaus, eventuell noch
- 4.) in Dornbirn oder Bregenz ein Museum für Textilindustrie.

---

<sup>180</sup> Für die Funktionsbezeichnung „Numismatischer Konsulent des Staatsdenkmalamtes“ zu Beginn und am Ende des o. a. Briefes verwendete Loehr einen Langstempel der noch aus der Zeit der Monarchie stammte, offensichtlich kein Problem im amtlichen Schriftverkehr der zur Zeit der Abfassung des Briefes bereits seit fünf Jahren bestehenden Republik.

Von diesem Gesichtspunkte aus wäre also auch das Museum in Eisenerz zu führen.

Der Unterzeichnete legt eine besondere Äusserung für Eisenerz bei und beantragt für Juni 1923 für sich eine Reisesubvention zum Besuch von Eisenerz, Hallstatt, Gmunden und Salzburg und schliesslich – wie schon früher – die Umwandlung des numismatischen Konsulenten in einen Generalkonservator für wirtschaftsgeschichtliche Denkmale.<sup>181</sup>

Die Verwirklichung des Wunsches, die Leistungen der Wirtschaft und Technik zu erhalten, sollte zwanzig Jahre Aufbau und Planung benötigen, die erst durch den Verlust der österreichischen Identität und die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges vorübergehend unterbrochen wurden. Seitens des „Numismatischen Konsulenten“ war die Vorgehensweise für die Zeit der jungen Republik mit den äusserst geringen finanziellen und personellen Mitteln sehr effizient. Loehr pflegte regelmäßige Kontakte mit den Besitzern bedeutender Münzsammlungen, wie mit den Familien Windischgrätz, Miller-Aichholz oder dem Stift Melk. Daneben baute er über intensiven Briefverkehr Verbindungen mit Denkmalpflegern, Museumsdirektoren und Betriebsleitern auf, um dann im Rahmen jährlicher, penibel vorbereiteter Dienstreisen an Ort und Stelle die entsprechenden Projekte zu finalisieren. In dem Reisebericht vom 13. Juli 1922 heißt es unter anderem: „[...] Dann wurde das Bergmuseum in Eisenerz besichtigt. Dieses Museum befindet sich leider in einem durchaus unbefriedigenden Zustand, der hauptsächlich daher rührt, dass sich gegenwärtig niemand seiner reichhaltigen Bestände annimmt oder anzunehmen vermag; es wäre sehr wünschenswert Vorstellungen bei der Gemeindeverwaltung zu erheben und vor allem darauf zu hinweisen, dass das in Eisenerz zweifellos in reichen Mengen vorhandene bergbaugeschichtliche Material

---

181 Bundesdenkmalamt Wien, Archiv, Karton „Wirtschaftliche Denkmale“, Zl. 2363/D ex 1922 vom 16. Jänner 1923.

besser gesichert und fachgemäß bearbeitet und aufgestellt werde. Das Museum enthält auch Vitrinen mit Münzen, Medaillen und Papiergeld in einer geradezu kläglichen Aufstellung.“<sup>182</sup>

Die wichtigsten Partner waren die jeweiligen Landeskonservatoren des Bundesdenkmalamtes, die für die behördliche Umsetzung des Denkmalschutzgesetzes in ihrem Wirkungsbereich zuständig waren. In der Steiermark war dies Walter Semetkowski. Er wurde am 26. August 1886 in Pettau/Ptuj in der Untersteiermark, heute Slowenien, geboren und trat 1913 als Archäologe und Kunsthistoriker in die Zentralkommission ein. Ab 1920 war er kunsthistorischer Landeskonservator der Steiermark. Diesen Posten nahm er ab 1940 als Gaukonservator, von 1945 als Landeskonservator wahr. Nach einem schweren Verkehrsunfall erfolgte 1948 die Versetzung in die Zentrale nach Wien, wo er bis zu seiner Pensionierung 1951 im Innendienst tätig war. Semetkowski starb am 28. Oktober 1965. Sein Nachruf in der Österreichischen Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege erschien eine Seite nach dem für Leohr.<sup>183</sup>

Als der Sache sehr dienlich erwies sich auch das frühe Einbinden der Eigentümervertreter in die Unterschutzstellungsverfahren. „[...] Von allergrößter Bedeutung war selbstverständlich die Mitarbeit an der Sicherung der Denkmale des steirischen Erzberges, seiner Betriebe und der dort wurzelnden Eisenbearbeitung. Es darf mit Dank und Anerkennung festgestellt werden, dass im Rahmen der Alpinen Montan-Gesellschaft ganz ausgezeichnete Fachleute und verständige Förderer erwachsen, so vor allem die Ingenieure Dr. Stöger und Dr. Schuster. Von Anfang an zeigten sich zwei

---

<sup>182</sup> Bundesdenkmalamt Wien, Archiv, Karton „Wirtschaftliche Denkmale“, Zahl 33./XIV.1922, Bericht über Dienstreise vom 13. Juli 1922.

<sup>183</sup> Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege (ÖZKD), Heft 20, 1966, S. 59.

Hauptaufgaben: einerseits die Erhaltung eines Radwerkes, wobei sofort das Werk IV in Vordernberg sich als geeignet erwies, andererseits die Vereinigung der für ein Museum geeigneten Objekte in Eisenerz. Nach einer Zahl von Jahren können beide Aufgaben als gelöst bezeichnet werden. Nachdem man schon glaubte, die Hoffnung aufgeben zu müssen, ist doch dank der Einsicht und unermüdlichen Arbeit der genannten Fachleute und der ständigen einsichtvollen Förderung durch den Landeskonservator Dr. Semetkowski die Restaurierungsarbeit vollendet worden. Ebenso kann das Werkmuseum in Eisenerz als vorbildlich bezeichnet werden.

Der Standpunkt, der die österreichische Denkmalpflege auf diesem Gebiet leitet bezieht sich darauf, dass die Technik nicht für sich allein, sondern im organischen Zusammenhang der Wirtschaft zu betrachten ist. [...]“<sup>184</sup>

Im Jahr 1928 wurde das bereits erwähnte Radwerk IV im steirischen Vordernberg, 1846 als Teil einer Hochofenanlage errichtet, als erstes Technisches Denkmal Österreichs unter Denkmalschutz gestellt. Das Denkmalschutzgesetz von 1923 ermöglichte die Rettung des vom Abbruch bedrohten Objektes, weil seine Eigenschaft dem damaligen Verständnis von einem „Gegenstand künstlerischer, geschichtlicher oder sonstiger kultureller Bedeutung“ entsprach. Wenn hier der Begriff „technisch“ im Zusammenhang mit den genannten Kategorien, die eine Unterschutzstellung begründen, auftaucht, wird die Begrifflichkeit „wirtschaftsgeschichtlich“ oder „sozialgeschichtlich“ damit ergänzt. In der ersten Zeit der Befassung mit „Technischen Denkmalen“ ging es in erster Linie um die ideelle Positionierung des Denkmalbegriffes in einem bisher kaum beachteten Kulturbereich. Dieser Bereich unterschied sich wesentlich von dem bis dahin

---

<sup>184</sup> August Loehr, Die Pflege der wirtschaftsgeschichtlichen und technischen Denkmalpflege in Österreich. In: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege (ÖZKD) Heft 2, 1948, S. 1.

als Schwerpunkt eines rein kunsthistorischen Denkens gelegenen Denkmalbeständen. Für Loehr galt es als vorrangig die Werte des wirtschaftsgeschichtlichen Kulturerbes erst zu etablieren und durch Einbeziehung einiger weniger, aber wichtiger Fachleute deren Erhaltung zu erarbeiten. Neben der Wiener Augarten Porzellanmanufaktur, alten Brückenkonstruktionen, Glashütten, Wind- und Wassermühlen und auch der Pferdeeisenbahn sind die Textil- und die Brauindustrie und der Weinbau in den Aufgabenbereich des Denkmalschutzes geraten. August Loehr verfolgte als Leiter des Referats in enger Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Institut für Geschichtsforschung und den zahlreichen lokalen Museen des Landes die Sicherung der materiellen Kultur von Gewerbe und Industrie.<sup>185</sup>

Erst in den 1970er-Jahren wurde ein Schwerpunkt der technischen Denkmalpflege darin gesehen, Kriterien für die Auswahl der zu schützenden Industriedenkmale zu finden. Es stand für eine große Anzahl der in Frage kommenden Beispiele als das am schwersten zu lösende Problem die Neunutzung der meist stillgelegten Anlagen an; eine rein museale Nutzung konnte nur für wenige Objekte ausreichen den Fortbestand zu sichern. Als Beispiel für die Bereiche, die nach Auffassung der Zeit Anfang der 1930er-Jahre das wirtschaftsgeschichtliche Erbe ausmachten, ist hier in einem Reisebericht Loehrs wiedergegeben:

„Im Verfolge der Besprechungen der Generaldirektion der österreichische Salinen hat der wirtschaftsgeschichtliche Referent, eine Urlaubsreise benützend, zunächst die Salinen in Bad Aussee und Hall im Inntal besichtigt. Für Aussee war von Seiten der Generaldirektion die Anregung gegeben worden, ein kunsthistorisches Urteil über am Salzberg vorhandene Bilder abzugeben. Daher wurde Dr. Schmidt gebeten, sich

---

<sup>185</sup> Ebenda, S. 1.

von seinem Urlaubsorte Gmunden dem Referenten anzuschließen. Am 7. September 1931 fand zunächst eine Besprechung mit Oberbergrat Stern in Bad Aussee statt, in welcher der Standpunkt des wirtschaftsgeschichtlichen Referates dargelegt und um Zusammenarbeit gebeten wurde. Seitens der Salinenverwaltung wurde der Wunsch geäußert, dass möglichst alles in Aussee zu verbleiben habe. Es sei beabsichtigt, was an beweglichen Denkmalen vorhanden sei, auf dem Salzbergwerk zu konzentrieren, um den Fremdenverkehr, der bereits eine ansehnliche Einnahmequelle bildet, zu beleben. Zunächst erfolgte dann unter der Führung eines Salinenangestellten die Besichtigung der Objekte in Bad Aussee einschließlich des Kammerhofes, der Kirchen und des neuen Höhlenmuseums. Dann erfolgte die Befahrung des Salzberges einschließlich der Besichtigung der im Bergwerk errichteten zwei „Museen“, das sind Aufstellungen von älteren Bohrmaschinen, Gezähre, Mineralien, Modellen und Diagrammen in zwei unterirdischen Räumen. Im Verwaltungsgebäude wurden ältere Grubenkarten und Bilder vorgewiesen. Diese letzteren sind 11 Porträts von Bergverwaltern aus der Zeit von 1511-1889. Sie haben keinen kunsthistorischen, aber selbstverständlich bedeutenden kulturhistorischen Wert. Es scheint nach dem Tode des Bergverwalters Presel (1695-1752) zunächst sein Porträt und das zweier Vorgänger hergestellt worden zu sein, dann wurden in der Folge die jeweiligen Bergverwalter porträtiert. Nach Abschluss dieser den ganzen Tag umfassenden Besichtigungen fand dann eine Schlussbesprechung mit Herrn Oberbergrat Stern in Bad Aussee statt. Seitens der Salinenverwaltung wurde über inzwischen eingelangten telephonischen Auftrag der Generaldirektion in Wien neuerlich das Begehren gestellt, die Zustimmung zur Übertragung der Kapelleneinrichtung aus dem Kammerhof auf den Salzberg zu geben. Da in dieser Angelegenheit schon eine abweisende Erledigung des Grazer Landesdenkmalamtes vorliegt, wurde seitens des Referenten darauf aufmerksam gemacht, dass zunächst vom Bundesdenkmalamt

ein Bericht aus Graz eingefordert werden würde und dann eine Mitteilung ergehen wird. Im übrigen konnte eine weitgehende Übereinstimmung über den in Zukunft einzuhaltenden Vorgang hergestellt werden. Die in Aussee vorhandenen Bestände sind nicht uninteressant und könnten aus dem Betriebe und aus in Graz im Joanneum deponierten abgegebenen Stücken vermehrt werden. Es ist gegenwärtig sicher Verständnis vorhanden. [...]

Auf die Fahrt nach Klagenfurt konnte verzichtet werden, da die Tagung in Leoben bereits Anlass zu einer Besprechung mit Dr. Suppan gegeben hat.

Schliesslich wird noch berichtet, dass der Unterzeichnete in Graz Herrn Professor Anton Mell aufgesucht und von ihm einen Entwurf eines Merkblattes und die Erstattung eines Gutachtens betreffend den Schutz agrargeschichtlicher Denkmale erbeten hat.<sup>186</sup>

---

<sup>186</sup> Bundesdenkmalamt Wien, Archiv, Karton Wirtschaftsgeschichtliches Referat 1928-1948, Zahl 4357/31 vom 7. Oktober 1931.

## 4. PFERDEEISENBAHN UND DENKMALSCHUTZ

### 4.1. DIE UNTER DENKMALSCHUTZ GESTELLTEN OBJEKTE DER PFERDEEISENBAHN

#### 4.1.1. DIE SITUATION IN DER ZWISCHENKRIEGSZEIT

Im Oktober 1932 wurde ein Bericht über eine weitere Bereisung von wichtigen Objekte vorgelegt, die vom wirtschaftsgeschichtlichen Referenten Loehr besichtigt worden waren. Besucht wurden die Landeskonservatorate in Graz und Salzburg, die Landesregierung in Eisenstadt, Museen in Drosendorf, Eggenburg und Bad Ischl. Besonders wichtig war für Loehr die Besichtigung des Bergwerks in Szalonak, des Salzberges in Ischl und von Anlagen der Linz – Budweiser Pferdeeisenbahn: „[...] Die eingehend längere Fußwanderung erfordernde Besichtigung der Eisenbahnanlagen bei Edelbruck, Kerschbaum, Waldburg und Lest bestätigt die Erkenntnis, dass für die Erhaltung des noch Vorhandenen nach Möglichkeit vorzusorgen ist, besonders die momentan gefährdeten Viadukte von Edelbruck sind durchaus im Rahmen der Möglichkeit erhaltungswürdig. Da bereits ein Wächterhaus und ein kleiner Viadukt halb demoliert sind, könnten gegebenenfalls in erster Linie diese schon halbzerstörten Objekte preisgegeben werden, wenn dadurch die beiden großen Viadukte gehalten werden können. Von großer Wichtigkeit ist zweifellos die Bahnhofanlage Kerschbaum.“<sup>187</sup>



Abb. 89 Wachthaus Nr. 26 in Rainbach.

<sup>187</sup> Bundesdenkmalamt Wien, Archiv, Karton Wirtschaftsgeschichtliches Referat 1928-1948, Zahl 4048/32 vom 6. September 1932.

In dem Reisebericht vom Oktober 1931 weist Loehr erstmals auf eine Besichtigung eines Streckenabschnitts der ehemaligen Pferdeeisenbahn hin, die keineswegs die erste Befassung der Denkmalinstanzen mit den Relikten der Pferdeeisenbahn darstellt. Vom 12. März 1918 liegt ein Brief des stellvertretenden Leiter des städtischen Gaswerks in Budweis, Hans Slumecko, in Abschrift vor. Der Brief ist deshalb interessant, weil er 46 Jahre nach Auflassung der Pferdeeisenbahn einen umfassenden Zustandsbericht über die Relikte der Bahn im gesamten und nicht nur der Hochbauten gibt. Außerdem ist hier zum letzten Mal der gesamtheitlich auf dem Gebiet des Kaiserreichs Österreich gelegene Streckenverlauf beschrieben; nach der Gründung der Tschoslowakei war die Bahn durch die Grenze zweier Staaten getrennt.

„Im Laufe des Krieges wurde die Linz-Budweiser-Bahn (Elisabethbahn) und zwar der erste Teil Linz - Zartlesdorf zum Großteil mit einem 2. Gleise versehen. So viel ich schon mehrfach erfahren habe, soll nun das Doppelgleise von Zartlendorf – Budweis ehestens in Angriff genommen werden. Ich gestatte mir daher ergebenst eine sehr geehrte k.k. Zentralkommission auf diesen Umstand aufmerksam zu machen. Dieser erste Schienenweg des Kontinents, welcher stellenweise und zwar mitunter auf ziemlich lange Strecken noch leidlich erhalten ist, wird durch diesen Bau dem sicheren Untergang preisgegeben. Eine eheste Intervention an kompetenter Stelle (Eisenbahn-Ministeium) könnte schöne Objekte dieses staatshistorischen Denkmals, welches in kurzer Zeit sein 100-jähriges Bestandsjubiläum begehen wird, retten. Ich gestatte mir ergebenst darauf hinzuweisen, dass noch eine erhebliche Zahl Wächterhäuschen, Pferdewechselstationen etc. aus damaliger Zeit bestehen. Die jetzige Elisabeth-Bahn hat die alte Trasse der Pferdebahn zum größten Teil benützt (bis Zartlendorf). Doch bestehen in geringer Entfernung von dieser noch viele Dämme, Einschnitte, gewölbte gemauerte Durchlässe, welche allerdings stellenweise ziemlich verfallen sind. Bei



Abb. 90 Brücke Semmelhof, Gemeinde Waldburg.

Kerschbaum hat ein Viadukt ein Tal überquert,<sup>188</sup> dieser soll schon gänzlich eingestürzt sein. Das Budweiser Museum besitzt, soviel mir bekannt, nur einen Situationsplan: dass Objekte wie Bahnwägen, Wechsel etc. im Eisenbahnmuseum vorhanden sind, ist mir nicht bekannt. Jedenfalls sind viele historisch wertvolle Objekte schon verloren gegangen und wäre es wohl angezeigt, dass wenigstens Abbildungen jener Anlagen (Wächterhäuschen, Pferdewechselstationen, Durchlässe etc.), welche dem Bahn-Neubau unbedingt weichen müssen, zurückbehalten werden, dass diese Objekte nur wegen der Materialausnützung (Steine) vernichtet werden ja im Gegenteil es könnten diese (wie Gebäude, Gewölbe, Durchlässe etc.) einer Erneuerung unterzogen werden, da das hiezu notwendige Material (Ersatzsteine, Mörtel etc.) in Folge der Nähe des vorzunehmenden Bahn-Neubaus leicht zu beschaffen wäre und die Kosten dieser Arbeit, da beides im Staatsinteresse gelegen, unter einem und wesentlich billiger aufgebracht werden können.

Ich wollte mir erlauben (falls nicht schon bekannt) eine verehrliche k.k. Zentralkommission auf diese staatshistorische Anlage, welche sich durch den Neubau in grosser Gefahr befindet, aufmerksam zu machen, um durch geeignete Schritte manches vor dem nicht unumgänglich notwendigen Untergang zu retten. [...] <sup>189</sup>

Das Aktenhemd des Briefes trägt zudem einen 14 Jahre später verfassten Vermerk des Landeskonservators Erwin Hainisch, der in einer Befassung mit der Pferdeeisenbahn meint: „Da den auf österreichischem Boden gelegenen Objekten der Pferdeeisenbahn

---

<sup>188</sup> Hier ist die große Edelbrucker Brücke gemeint. Vom Einsturz betroffen waren jedoch nicht die mächtigen Widerlager, sondern das dazwischen gespannte Holzsprengwerk. Dasselbe passierte mit den rekonstruierten Holzteilen Ende des 20. Jahrhunderts. Die Ausnehmungen und Auflager für die Holzkonstruktion sind noch heute vorhanden.



Abb. 91 Trassenstück Bürstenbach - Pfaffendorf in der Gemeinde Alberndorf, Bezirk Urfahr-Umgebung.

inzwischen ohnehin regere Aufmerksamkeit geschenkt wird: ad acta, Hainisch, 25. III. 32, mit den Nachakten vereinigen.“

Neben Loehr ist es vor allem Erwin Hainisch, der als Landeskonservator von Oberösterreich wesentliche Maßnahmen für den Erhalt der Überreste der Bahn gesetzt hat. Er wurde am 25. Juli 1895 in Eichberg in Niederösterreich als Sohn des späteren ersten österreichischen Bundespräsidenten geboren, studierte Kunstgeschichte und trat 1926 in das Bundesdenkmalamt ein. Hainisch war zu Beginn Geschäftsführer des Landeskonservatorates für Oberösterreich und wurde 1932 zum Landeskonservator ernannt. 1939 zwangspensioniert, lehnt er 1945 seine Ernennung zum Präsidenten des Bundesdenkmalamtes ab, um sich über seine Pensionierung 1961 hinaus mit der Erforschung des Denkmalbestandes zu befassen. Er stirbt 1965, als ihm während einer Zugreise Bücher und Unterlagen der von ihm verfassten Kunsttopographie von Wels aus dem Gepäcksnetz auf den Kopf gefallen waren.<sup>190</sup>

Außerhalb des Denkmalamtes wurde 1928 die Pferdeeisenbahn seit der Einstellung des Betriebes im Jahr 1872, über einen oberösterreichischen Zeitungsartikel ins Bewusstsein der Öffentlichkeit gebracht:

„Denkmalschutz für die Reste der Linz – Budweiser Pferdebahn.

Als im Jahre 1924 in Wien die große Eisenbahn-Jahrhundertfeier stattfand,<sup>191</sup> wurde der aus diesem Anlass ausgegebenen Festschrift auch das bekannte Bild aus der Biedermeierzeit beigegeben, das die Eröffnungsfahrt der Eisenbahn von Linz nach



Abb. 92 Tiefenbachkehre in Unterweikersdorf, Bezirk Freistadt. Zustand 2007

<sup>190</sup> Siehe: Otto Demus: Nachruf auf Erwin Hainisch. In: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege (ÖZKD), Heft 19, 1965, S. 1 f.

<sup>191</sup> Als Datum für den Beginn des österreichischen Eisenbahnwesens gilt der 7. September 1824. An diesem Tag wurde durch Kaiser Franz I. das Privilegium für den Bau und Betrieb der Pferdeeisenbahn erteilt.

Budweis darstellt. Man sieht auf diesem Bilde, das auch im Stiegenhause des Linzer Museums hängt, die Kirche von St. Magdalena bei Linz, vor ihr die tausendjährige Linde und im Vordergrund die vorbeifahrenden Wagen der Pferdebahn. Zur Herstellung dieser Teilstrecke der Bahn mussten in St. Magdalena mehrfache Kunstbauten aufgeführt werden, darunter auch eine Überbrückung des Hohlweges, der vom Tale hinauf führt. Diese nunmehr hundertjährige Steinbrücke ist etwas schadhaft geworden und die Gemeinde St. Magdalena dachte an eine allfällige Abtragung. Durch die Bezirkshauptmannschaft Urfahr erfuhr das Denkmalamt in Linz hievon, über dessen Anregung sich sodann eine Kommission an Ort und Stelle einfand. Der Leiter des Denkmalamtes, Dr. Hainisch machte der Gemeindevorstellung den Vorschlag, die Brücke weiter zu belassen und die Bauschäden auszubessern, was auch bereitwilligst zugesagt wurde, so dass dieses zum Gesamtbilde von St. Magdalena gehörige alte Bauwerk nunmehr erfreulicherweise erhalten bleibt. Wie die Tageszeitung erfährt, wird sich das Denkmalamt auch noch weiter bemühen, einzelne interessante Überreste der ersten Bahn unter Denkmalschutz zu stellen. Es kämen hiebei insbesondere einige Dämme und Brücken in der ehemaligen Strecke Freistadt – Summerau in Betracht. Auch die Fortsetzung dieser historischen Eisenbahnstrecke, die Pferdebahn Linz – Gmunden ist noch durch einige Überreste vertreten. In den Auen der Zizlau steht noch das einstige Bahnhofsgebäude des Umschlagplatzes für den Salzverkehr, es trägt am Giebel noch die alte Firma, „k. k. priv. Eisenbahngesellschaft“. Auf der Strecke zwischen Marchtrenk und Wels stand noch bis vor einigen Wochen das alte Bahnhof und Stallgebäude Maxlhaid. Wegen eines Dachgebirechen wurde der mittlere Teil des Gebäudes ganz abgetragen, so dass seit kurzem nur mehr die beiden Enden des Gebäudes als zwei selbstständige kleine Häuschen dastehen. Der stattlichste Überrest dieser Bahn ist das ehemalige Bahnhofgebäude in Stadl-Paura, das im Giebel einen



Abb. 93 Böschungsmauer und Trasse bei Pfaffendorf, Gemeinde Neumarkt, Bezirk Freistadt.

Doppeladler und die oben angeführte Firmenaufschrift enthielt. Leider wurden nach dem Umsturze in sinnloser Weise der Adler und die Buchstaben „k. k.“ entfernt, so dass ein ganz ungeschichtlicher Rest verblieb. Hoffentlich gelingt es dem Denkmalamte in Zukunft, die Zerstörung solch geschichtlicher Denkmäler zu verhindern.“<sup>192</sup>

Das beabsichtigte Schleifen der Brücke in St. Magdalena, das vorerst auch ohne Unterschützungsverfahren verhindert werden konnte, gab ausgehend vom Landeskonservatorat in Linz den Anstoß, dass auch die Zentrale des Bundesdenkmalamtes in Wien in Sachen „ehem. Budweiser Pferdebahn“ aktiv wurde. Das Bundesdenkmalamt in Linz erhielt vom Präsidenten Fortunat von Schubert-Soldern<sup>193</sup> einen Brief: „[...] Mit Bezug auf ihren gegenständlichen Bericht vom 6. März 1928, Z. 150 teilt das Bundesdenkmalamt mit, dass die sichtbaren Reste der ehemaligen Budweiser-Pferdeeisenbahn gewiss als Denkmale im Sinne des Denkmalschutzgesetzes anzusprechen sind, weshalb die Ermächtigung erteilt wird, sie fallweise unter das Denkmalschutzgesetz zu stellen. Es wird aber von vornherein darauf aufmerksam gemacht, dass sich, sobald die beiden Objekte in der Ortschaft Magdalena unter Denkmalschutz gestellt sind, sich vermutlich auch das Bedürfnis herausstellen wird, auch noch weitere Bauten der ehemaligen Pferdeeisenbahn wie etwa den Bahnhof in der Zizlau in Linz oder das Viadukt in Waldburg unter Denkmalschutz zu stellen. Es wird daher empfohlen, schon jetzt einen Überblick über die noch erhaltenen Reste dieser Bahn sich zu verschaffen, wofür der Herr Oberinspektor Sames, Schriftführer des ober-österr. Musealvereines das meiste zweckdienliche Material wird beisteuern

---

192 Linzer Volksblatt, 17. April 1928.

193 Fortunat von Schubert-Soldern, \* 2. Mai 1867 in Paris, † 21. März 1953, Jurist und Kunsthistoriker, Leiter der königlich-sächsischen Bibliothek. 1913 Leitung der kunstgeschichtlichen Abteilung des Staatsdenkmalamtes, danach auch der juristischen Abteilung und damit des gesamten Amtes, Kampf um den österreichischen Kunstbesitz nach 1918, Mitarbeit am Denkmalschutzgesetz, bis 1931 Leiter des Staats- bzw. des Bundesdenkmalamtes, ab 1928 als Präsident. Siehe in: Frodl-Kraft, Gefährdetes Erbe. S. 438.

können.“<sup>194</sup>

Hainisch wandte sich an Josef Sames, der am 20. März 1928 eine handschriftliche Zusammenstellung der nach seinem Wissen nach noch vorhandenen Reste der ehemaligen Bahn verfasste und auch ergänzende Literaturangaben beifügte. Da Sames, Oberinspektor der Österreichischen Bundesbahn, zu dieser Zeit als der beste Kenner der Pferdebahn galt, stellt diese Liste eine wichtige Darstellung des damaligen Wissensstandes und der Wertung der Überreste zur Zeit der späten Zwanzigerjahre des letzten Jahrhunderts dar:

„Literatur:

Geschichte der Eisenbahn der öst. ung. Monarchie I. Band S 91-117, Wien, Prochaska, 1898

F.G. Weidmann: Die Budweis-Linz-Gmunden Eisenbahn, Wien, Sollinger, 1842.

Josef Sames: Budweis-Linz-Gmunden, Ein eisenbahngeschichtliches Gedenkblatt, Linz 1924, Deutscher Volksbund.

Josef Sames: Die Geschichte der Linzer Bahnhofanlagen, L. Tagespost-Beilage Nr. 21, 1904

Josef Sames: Die ersten Dampfwagenfahrten in Oberösterreich, L. Tagespost Nr. 18, 1905

Bemerkenswerte Überreste der alten Pferdebahn:

---

<sup>194</sup> Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Archiv, Zahl 1148/D ex 1928, vom 12. März 1928.

Summerau – Freistadt nächst Waldburg: 2 Viadukte, 1 Wächterhaus

Bahnhofsgebäude (heute in Privatbesitz) Kerschbaum und Lest

Bahnhofsgebäude (heute in Privatbesitz) Treffling

St. Magdalena: Im Walde gegen Auhof noch einige kleinere Viadukte, die alte Bahntrasse bildet einen Gehweg durch den Wald

In Magdalena: Stützmauer u. Brücke über Hohlweg. Die bei Weidmann Seite 32 erwähnte Denksäule vor der Kirche ist verschwunden. Vor 25 Jahren habe ich in Magdalena nachgeforscht, nach Angabe des H. Pfarrer war es eine Holzsäule, die wahrscheinlich zu Grunde ging.

Die Widerlager des großen Viaduktes über den Haselgraben.

In Linz: Zwischen der Rückseite der Häuser Unt. Donaulände Nr. 6 und dem Finanz-Direktionsgebäude ist an der Pflasterung noch das ehemalige Gleis zu erkennen.

Südbahnhof-Gebäude sind vielfach umgestaltet, nicht mehr historisch.

Strecke Linz-Gmunden:

Neben der Haltestelle „Versorgungshaus“ der Straßenbahn Linz - Kleinmünchen steht noch fast unverändert das Wächterhäuschen, das die Abzweigung nach Zizlau bestimmte.

Alter Bahnhof Zizlau, heute Gasthaus hat am Giebel die alte Firmenaufschrift. Diese wäre vor allem zu schützen.

Maxlhaid (siehe Meindl: Geschichte der Stadt Wels). Das gut erhaltene alte Bahnhofsgebäude ist vor wenigen Monaten zerlegt worden, d. h. der mittlere Teil wurde abgetragen, so dass zwei kleine Häuschen verbleiben.

Stadl-Paura: Der alte Bahnhof ist aufgelassen, dient Eisenbahnangestellten als Wohnung. Die bemerkenswerte alte Inschrift auf der Nordseite ist 1918 leider verstümmelt worden (siehe Sames : Seite 33). Wenn die entfernten Buchstaben und der Adler noch vorhanden wären, wäre Wiederherstellung wünschenswert.

Gmunden: Der alte Bahnhof dient heute der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf.

Sames 20/3 28<sup>195</sup>

Hainisch wollte sich vom Zustand der Reste der Eisenbahn selbst überzeugen und entschied sich, als erstes den Bereich der Budweiser Linie von Lest nordwärts über den Scheitelbahnhof hinaus bis zur Staatsgrenze zu besichtigen. Von dort trafen nämlich seitens der lokalen Korrespondenten, der Bezirkshauptmannschaft Freistadt und des Gendarmeriepostens Rainbach wiederholt Berichte ein, die über schleichende Zerstörungen an Brücken und Dämmen, vorwiegend durch Entnahme von Baumaterial aus den Natursteinmauern, berichteten. Der handschriftliche Aktenvermerk vom 16. Juni 1928 resümiert die erfolgte Begehung: „Bin am 9. Juni d. J. die Strecke der Pferdeisenbahn von Lest bis zu dem großen Viadukt bei Freistadt abgegangen.

Das Stationsgebäude in Lest, das derzeit (Nr. 23) vom Hufschmied Jos. Ottenseiner bewohnt wird, ist zwar nicht unansehnlich, hat aber bereits einige Veränderungen erfahren und erscheint auch außerdem nicht bedeutend genug, um als Denkmal erklärt

---

195 Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Archiv, Zahl 216 vom 24. März 1928.

werden zu können.

Es folgen auf der Strecke gegen Budweis ein bereits eingestürzter und ein noch erhaltener größerer Durchlass, ferner zwei ganz kleine Durchlässe und schließlich in der Nähe des Bahnhofs von Freistadt ein ziemlich großer einbogiger Durchlass und der mächtige zweibogige Viadukt über die Straße nach Waldburg.

Dieses Objekt erscheint unbedingt erhaltenswert. Es wurde noch am selben Tag mit dem Herrn Bezirkshauptmann von Freistadt bezüglich der zwecks Erhaltung dieses Objektes zu treffenden Maßnahmen Rücksprache gehalten, der mir mitzuteilen versprach, auf welche Weise er die Benützung der Futtermauern als Steinbruch verhindern wolle.

Am Abend desselben Tages besichtigte ich im Beisein des Herrn Nationalrates Dr. Hofer, des Herrn Bezirkshauptmannes von Freistadt und der Gemeindefunktionäre von Rainbach das große Stationsgebäude (samt Pferdestall) in Kerschbaum. Dieses Objekt wäre wegen seiner außerordentlichen Bedeutung, die es zur Zeit der Pferdeeisenbahn einnahm, und seiner bezeichnenden Lage zu erhalten.

Die Gemeinde Rainbach, die es mit der Widmung, es in ein Versorgungshaus umzuwandeln, derzeit erhalten hatte, beabsichtigt es, da es ihr für diese Zwecke nicht gelegen ist, und um die möglichst bald durchzuführenden Dachreparaturen scheut, um den Preis von ca. 20.000 S zu veräußern.

Es wurde festgestellt, dass sich das Gebäude zu einem Erholungsheim adaptieren lasse. Während Herr Nationalrat Dr. Hofer versprach, das Bundesministerium für soziale Fürsorge und die Bundespolizei auf dieses Bauobjekt aufmerksam zu machen, hielt ich mit Herrn Oberinspektor Sames Rücksprache, ob man nicht in Kreisen der

Eisenbahnbeamten-Organisationen Interessenten für dieses Bauobjekt finden könnte. Er versprach mir ein Zusammenstellung der in Betracht kommenden Organisationen zukommen zu lassen.“<sup>196</sup>

Die Kontakte mit der Bundesbahn brachten nicht das erhoffte Kaufangebot, weshalb sich Hainisch in einem Brief an den Magistrat Linz wandte.<sup>197</sup> Zuerst wies er auf den kulturhistorischen Wert des Objektes hin, sodann auf die schlechte finanzielle Lage der Gemeinde um dann seinen Wunsch zu formulieren: „Als Käufer käme, da dieser ehemalige Pferdebahnhof in nicht unbeträchtlicher Entfernung vom Orte Rainbach und der Bahnstation Summerau gelegen ist, und kein Grund zu ihm gehört, wohl in erster Linie eine Körperschaft in Betracht, die ihn zu einem Erholungsheim für die gute Jahreszeit umwandeln wollte. Derzeit umfasst das Gebäude nur 10 teilweise sehr große bewohnbare Räume, doch ließe sich deren Zahl durch Einbauten in den ehemaligen Pferdestall und den Heuboden mindestens verdreifachen.

Da dem Landesdenkmalamt zur Kenntnis gelangt ist, dass die Stadtgemeinde Linz ein Gebäude in gesundheitlich günstiger Lage zur Errichtung eines Kindererholungsheimes zu erwerben beabsichtigt, beehre ich mich auf dieses anscheinend mit verhältnismäßig geringen Mitteln für den erwähnten Zweck zurechtzurichtende Gebäude aufmerksam zu machen.

Die Erhaltung dieses für die Eisenbahngeschichte Europas wichtigen Gebäudes bedeutet zugleich eine nicht hoch genug einzuschätzende Kulturtat. Allerdings müsste das Landesdenkmalamt, wiewohl es der Meinung ist, dass alle zur Bewohnbarmachung des ehemaligen Stallflügels nötigen Umbauten im Hinblick auf die Erhaltung des Ganzen

---

<sup>196</sup> Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Archiv, Zahl 216 vom 16. Juni 1928.

<sup>197</sup> Ebenda, vom 22. September 1928.

zugestehen sind, eben weil dieser Pferdebahnhof als technisches Denkmal zu werten ist, sich entscheidenden Einfluss auf die Art, in der diese Abänderungen durchzuführen sind, vorbehalten“<sup>198</sup>

Auch diese Anfrage blieb ohne konkrete Kaufinteressen, auch aus dem Ministerium für soziale Fürsorge kam keine für den weiteren Erhalt des Stationsgebäudes notwendige Zusage. Im Laufe der damals begonnenen Befassung mit der ehemaligen Pferdeeisenbahn durch das Bundesdenkmalamt gelang es jedoch, die für das desolate Dach notwendigen Mittel seitens der Gemeinde und der Denkmalbehörde doch noch aufzubringen, die Sanierungsarbeiten durchzuführen und so den Bestand vorerst zu sichten und den Notverkauf zu verhindern. Die Abschriften aus den Aktenbeständen zeigen den schon damals, zu Beginn des mit Behördenfunktion ausgestatteten Denkmalamtes, praktizierten Umgang mit unbefriedigend genutztem Denkmalbestand. Ein Denkmalschutz, der sich nur mit der Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben befasst, kann kurzfristig den Erhalt des Bestandes erwirken, die tatsächliche dauerhafte Sicherung des Kulturgutes war und ist jedoch nur durch engagiertes Eintreten für die Weiternutzung des Denkmals möglich. Ein Aktenvermerk hielt die bei der Dachsanierung des Stationsgebäudes verwendeten Materialien fest: Die süd- und ostseitige Dachfläche wurden mit Biberschwanzziegel, der ursprünglich mit Blech ausgedeckte Dreiecksgiebel erhielt mittels ungefärbtem Eternit eine Neudeckung. Die restlichen Flächen konnten mit Altmaterial umgedeckt werden. Abgesehen von starken Putzschäden an der Nordseite des Stallflügels war der nun teilsanierte Bahnhof für den Landeskonservator „[...] in einem leidlichen Zustand“.<sup>199</sup>

---

<sup>198</sup> Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Archiv, Zahl 216 vom 22. September 1928.

<sup>199</sup> Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Archiv, Zahl 502, Aktenvermerk vom 19. Juli 1932.

## 4.2. DIE SITUATION IN DER ZWISCHENKRIEGSZEIT

### 4.2.1. DIE GROSSE KRONBACHBRÜCKE: DIE ERSTE UNTERSCHUTZSTELLUNG

Die Begehung der ehemaligen Bahntrasse hatte jedoch ergeben, dass es, um eine weitere Zerstörung verhindern zu können, unumgänglich erschien, die erste Unterschutzstellung für Relikte der ehemaligen Bahn einzuleiten. Sie betraf die 1831 unter Matthias Schönerer errichtete zweibogige Steinbrücke mit Damm, die große Kronbachbrücke.<sup>200</sup> Sie liegt ungefähr vier Kilometer westlich von Freistadt, im östlichen Teil des Gemeindegebietes von Waldburg, unweit der Bodenmühle. Die Brücke überspannt in zwölf Meter Höhe mit dem einen Bogen die Straße nach Waldburg, mit dem anderen den parallel dazu fließenden Kronbach.

Da die Unterschutzstellung der Großen Kronbachbrücke im selben Jahr kurz nach der des Radwerks IV im steirischen Vordernberg erfolgte, ist sie das zweitälteste technische Denkmal Österreichs. Der Text der Ankündigung der Unterschutzstellung lautet folgendermaßen:

„Das Bundesdenkmalamt hat in Aussicht genommen, den in Ihrem Miteigentum stehenden, auf der Parzelle No. 1770/2 befindlichen und zum Gutsbestande der Liegenschaft ‚Bodenmühlhäusl No. 11‘ in Unterschwandt gehörigen Viadukt der ehemaligen Pferdeisenbahn Gmunden-Budweis durch die im Sinne der §§ 1 und 3 des Bundesgesetzes vom 25. September 1923 B.G.Bl. No. 533 vorzunehmende

---

200 Obwohl Gerstner in seiner ursprünglichen Planung die Brücken der Budweiser Linie generell als Steinbrücken auslegte, wurden dann unter seiner Bauführung Holzbrücken errichtet. Wahrscheinlich hatte er konstruktiv zu wenig Erfahrung für den Bau steingewölbter Bogenbrücken. Sein Nachfolger Schönerer offenbar nicht.

Feststellung, dass die Erhaltung dieses Bauwerkes im öffentlichen Interesse gelegen ist, unter den öffentlichen Denkmalschutz zu stellen.

Maßgebend war hiebei für das Bundesdenkmalamt, dass der erwähnte Viadukt als der wichtigste derartige Bau der ehemaligen Pferdeeisenbahn Gmunden - Budweis, des ersten dem öffentlichen Verkehre dienenden Schienenweges des Festlandes, betrachtet werden muss, weswegen ihm besonderer geschichtlicher und kultureller Wert zukommt.

Die Rechtswirkung einer solchen Feststellung liegt im wesentlichen darin, dass die Zerstörung des in Rede stehenden Denkmals, sowie jede Veränderung an demselben, die den Bestand oder die überlieferte Erscheinung des erwähnten Bauwerkes beeinflussen könnte, der Zustimmung des Bundesdenkmalamtes bedarf und dass die Veräußerung dieses Denkmals ohne Verzug vom Veräußerer unter Namhaftmachung des Erwerbers dem Bundesdenkmalamte anzuzeigen und andererseits der Erwerber des Denkmals zeitgerecht vom Veräußerer in Kenntnis zu setzen ist, dass das in Rede stehende Denkmal den Beschränkungen dieses Gesetzes unterliegt. (Die vorliegende Feststellung wird durch den Besitzwechsel nicht berührt).<sup>201</sup>

Bei der Vorankündigung der Unterschutzstellung traten infolge des Übergehens eines weiteren Miteigentümers Probleme auf, sodass die entsprechenden Bescheide erst nach Klärung der tatsächlichen Besitzverhältnisse durch das Bezirksgericht Freistadt am 2. Jänner 1929 zugestellt werden konnten. Gegen die Unterschutzstellung wurde keine Berufung eingelegt, die Unterschutzstellung war somit rechtskräftig. Da die Eigentümer aus der Brücke zwar keine Steine mehr entnahmen, die notwendigen Reparaturarbeiten

<sup>201</sup> Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Archiv, Zahl 881/2, Vorankündigung der Unterschutzstellung vom 22. Oktober 1928.



Abb. 94 Große Kronbachbrücke, Zustand 1898

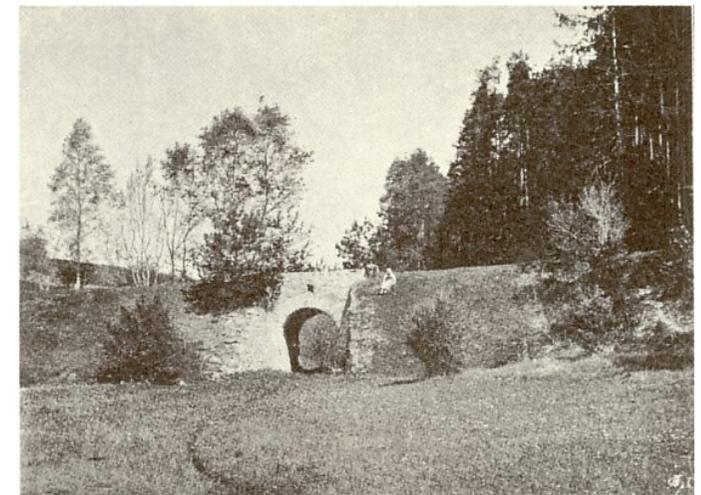


Abb. 95 Große Kronbachbrücke, Zustand 1898



Abb. 96 Große Kronbachbrücke, Zustand 1931

aber weiterhin nicht in Angriff nahmen, sprang die Gemeinde Waldburg ein, um die Zufahrtsstraße in das Gemeindegebiet sicherzustellen, das Denkmalamt beteiligte sich mittels einer Subvention.

Die nächsten Eintragungen in den Akten der Zentralstelle für Denkmalschutz,<sup>202</sup> dem vorherigen Bundesdenkmalamt, stammten vom 19. August 1935. Durch Hochwasser war der Mittelpfeiler der Brücke unterschwemmt worden, eine Reparatur umgehend notwendig geworden. Die Bereitstellung der Mittel in der Höhe von 300 Schilling für Maurerarbeiten erwies sich als sehr schwierig, Bittbriefe ergingen an den Ingenieurverein und die Bundesbahndirektion. Als günstig für die Sanierungsarbeiten wurde angeführt, dass durch das Hochwasser ausreichend Sand für die Maurerarbeiten von bester Qualität angeschwemmt worden war.<sup>203</sup>

Im Dezember desselben Jahres wurde das Ansuchen gestellt, im Bereich der Brücke den Kronbach aufzustauen, um ein Schwimmbad zu errichten. Durch Einbau eines Wehrs sollte der Wasserspiegel um eineinhalb Meter gehoben werden. Der Landeskonservator leitete das Ansuchen mit schweren Bedenken im Falle einer Bewilligung an die Zentralstelle in Wien weiter. Diese entschied ablehnend.<sup>204</sup> Der Eigentümer legte Berufung ein, das Verfahren wurde erneut eingeleitet, bei einem Lokalausweis konnte das Projekt durch Auflagen abgeändert werden und letztlich am 4. Juli 1936 doch noch die Bewilligung für die Errichtung der Badeanlage erteilt werden.



Abb. 97 Große Kronbachbrücke, Zustand 1931

---

202 Mit Errichtung des Ständestaates wurde das Bundesdenkmalamt in die Zentralstelle für Denkmalschutz im Bundesministerium für Unterricht umgewandelt. Ab 1938 wurden aus den Landeskonservatoren Gaukonservatoren, 1940 die Zentralstelle in das Institut für Denkmalpflege als eine zentrale Fachstelle umgewandelt.

203 Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Archiv, Aktenvermerk zu Zahl 425 vom 16. Juli 1935.

204 Ebenda, Brief der Zentralstelle für Denkmalschutz, Zahl 4096/Dsch/1935 vom 9. Dezember 1935.



Abb. 98 Große Kronbachbrücke, Zustand 2007

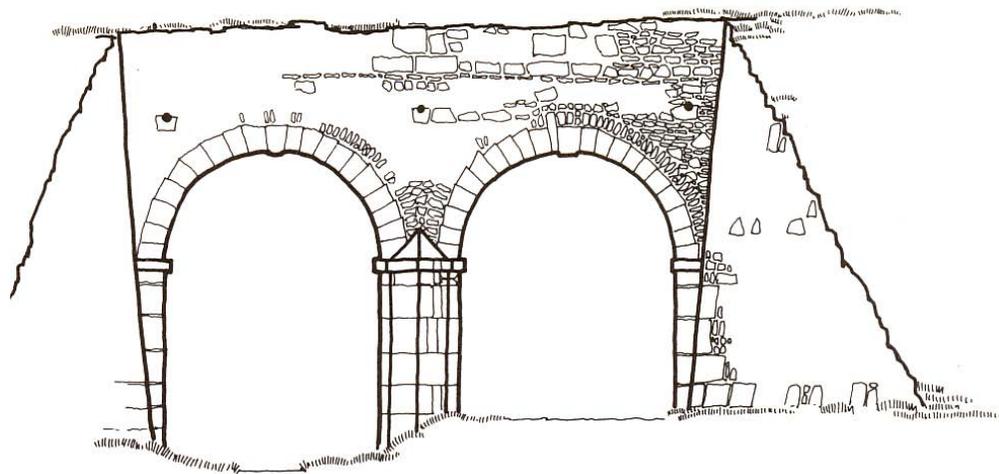


Abb. 100 Große Kronbachbrücke, Ansicht



Abb. 99 Große Kronbachbrücke, Zustand 2007

#### 4.2.2. DIE AUFSCHRIFT AM BAHNHOF LAMBACH.

Das alte Stationsgebäude Lambach auf der Gmundner Linie war 1835 erbaut worden. Es erhielt nach der Eröffnung der Kaiserin Elisabeth-Bahn, der späteren Westbahn, den Namen „Alt-Lambach“ und danach „Stadl-Paura“. Im Jahr 1931 war es noch in Bahnbesitz und diente zu dieser Zeit als „Locomotivführer-Erholungsheim“. Im Februar 1931 erfolgte eine Eingabe durch den ehemaligen Major Wilhelm Ulrich aus Lambach, in der er sich beschwerte, dass von den „roten Herrschaften“ Teile der originalen gusseisernen Aufschriften unter dem Giebelfeld des Bahnhofes im Zuge des „Umsturzes“ entfernt worden seien. Es handelte sich dabei um den Doppeladler und die Buchstaben „K. k.“ vor dem Schriftzug „Priv. Erste Eisenbahngesellschaft“.<sup>205</sup> Wie oben erwähnt, missfiel auch schon Josef Sames zwei Jahre zuvor diese „Verstümmelung“.<sup>206</sup> Hainisch erfuhr auch, dass die abmontierten Teile noch seitens des Verwalters in einem Magazin gelagert seien. Mit Schreiben vom 14. Februar 1931 an die Bundesbahndirektion in Linz erklärte er die Situation und meinte, dass „durch Entfernung dieser Teile der alten Aufschrift eine Veränderung an dem äußeren Bilde des erwähnten Gebäudes vorgenommen werde, die eine Verminderung des historischen Wertes des für die Eisenbahngeschichte Österreichs wichtigen Bauwerkes darstellt.“

Das große Interesse, das sich nun den Resten der alten Pferdeeisenbahn zuwendet, - im heurigen Sommer soll ein Gedenkstein an deren Erbauer in St. Magdalena bei Linz errichtet werden, - lässt es als höchst wünschenswert erscheinen, dass auch der



Abb. 101 Aufschrift am Bahnhofsgebäude Lambach (Stadl-Paura).

<sup>205</sup> Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Archiv, Schreiben W. Ulrich an den Landeskonservator, Zahl 110 vom 6. Februar 1931.

<sup>206</sup> Vgl. ebenda, Zahl 216 vom 20. März 1928.

ursprüngliche Zustand der Schauseite des Stationsgebäudes in Stadl-Paura wieder hergestellt werde.

Ich beehre mich daher das diensthöffliche Ersuchen zu stellen, das entfernte Wappen und die entfernten Buchstaben der Aufschrift, welche sich noch, in einem Magazin verwahrt, in Stadl-Paura befinden sollen, wieder an dem nordseitigen Giebel des erwähnten Bahnhofgebäudes anbringen zu wollen.“

Die Bundesbahndirektion folgte dem Ersuchendes Landeskonservators umgehend und veranlasste die neuerliche Anbringung, wie noch heute zu sehen ist.<sup>207</sup>

---

<sup>207</sup> Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Archiv, Brief der Österreichischen Bundesbahnen an den Landeskonservator, Zahl 629 vom 13. Juli 1931.

### 4.2.3. DIE GROSSE EDELBRUCKER BRÜCKE.

Im September 1931 ersuchte der Gendarmerieposten in Leopoldschlag die Bezirkshauptmannschaft in Freistadt bekanntzugeben, ob die in großen Quadern errichteten Widerlager der großen Brücke in Edelbruck im Sinne des Denkmalschutzgesetzes erhalten bleiben sollte, beziehungsweise im Sinne dieses Gesetzes zu behandeln wäre. Der Bauer Josef Rudelstorfer, auf dessen Grundstück das bis damals unversehrte Viadukt lag, hatte nämlich begonnen, Steine aus dem Widerlager zu brechen, um damit Kanäle zur Trockenlegung einer in der Nähe gelegenen Wiese zu errichten.<sup>208</sup>

Der Landeskonservator, darüber in Kenntnis gesetzt, ließ das Objekt anhand eines Fotos identifizieren, da sich unweit des in Frage kommenden Viaduktes die in ähnlicher Bauart ausgeführte Kleine Edelbrucker Brücke befindet. Danach leitete Hainisch nach Bekanntgabe der Grundbuchsdaten die Unterschutzstellung ein, der Bescheid wurde am 28. September 1931 zugestellt. In der Begründung der Unterschutzstellung wurde darauf hingewiesen, „dass die Widerlager des erwähnten Viaduktes wegen der Art ihrer Anlage und Aufmauerung, die von der späteren Behandlung derartiger technischer Aufgaben abweicht,<sup>209</sup> als wichtige Zeugnisse für die Geschichte der Eisenbahn anzusehen sind.“<sup>210</sup>



Abb. 102 Zustand der Großen Edelbrucker Brücke 1925.

208 Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Archiv, Brief des Gendarmeriepostens Neumarkt an die Bezirkshauptmannschaft Freistadt, Zahl 502, vom 11. September 1932.

209 Die Brücke wurde noch unter der Bauleitung Gerstners errichtet, mit hölzernem Sprengwerk zwischen mächtigen Widerlagern.

210 Ebenda, Unterschutzstellungsbescheid, Zahl 844/1931 vom 28. September 1928.

Die Eigentümer ließen die Berufungsfrist verstreichen, wandten sich jedoch an den Nationalratsabgeordneten aus Freistadt, der in der Zentrale in Wien gegen die Unterschützstellung intervenierte. Der Landeskonservator wies auf die versäumte Einspruchsfrist hin und bediente sich für die weitere Abklärung und Beruhigung der Angelegenheit der noch aus der Zeit der Zentralkommission stammenden Funktion des zuständigen „Konservators“, in diesem Fall des Pfarrers von Freistadt, Heinrich Bayerländer. Dieser wurde zudem ersucht, in Hinkunft es Öfteren zu kontrollieren, ob auch tatsächlich keine Steinquader mehr aus den Mauern entnommen wurden. Seitens des Landeskonservators wurde dem Eigentümer zugestanden, an Stelle der Steine aus den Widerlagern solche aus den Kernmauern der in der Nähe gelegenen Bahndämme zu entnehmen.<sup>211</sup>

In der praktischen Denkmalpflege von heute stellt sich das Problem des Wiederverwendens von Steinmaterial nicht mehr, da Bruchstein als Baustoff kaum mehr Verwendung findet.



Abb. 103 Zustand der Großen Edelbrucker Brücke 1931

---

<sup>211</sup> Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Archiv, Schreiben des Präsidenten an den Eigentümer, Zahl 1065 vom 9. März 1932.



Abb. 104 Große Edelbrucker Brücke 2008

#### 4.2.4. DAS GEDENKJAHR 1932

Am 21. Juli 1932 jährte sich zum hundertsten Mal die von Kaiser Franz I. vorgenommene Eröffnungsfahrt der Pferdeisenbahn, dargestellt in einer Lithographie,<sup>212</sup> die das Kaiserpaar, begleitet von Matthias Schönerer, auf dem Streckenabschnitt um den Kirchberg von St. Magdalena bei Linz zeigt. An der Friedhofsmauer, beim Stiegenaufgang zur Kirche hatte schon ein Jahr zuvor der Verein der Ingenieure in Oberösterreich eine Gedenktafel für Franz Anton von Gerstner anbringen lassen. Die Enthüllung erfolgte am 23. August, die Festansprache hielt der inzwischen pensionierte Bundesbahn-Oberinspektor Josef Sames. Die Inschrift lautet: „Die Pferdeisenbahn Linz-Budweis, erbaut 1825 – 1832 durch den Ingenieur Anton Gerstner, als erster Schienenweg des öffentlichen Verkehrs am Festland Europas, führte hier bis zur Betriebseinstellung im Jahre 1872 vorüber.“

Im Jubiläumsjahr 1932 wurde im oberösterreichischen Landesmuseum die erste Ausstellung eröffnet, die der Pferdeisenbahn gewidmet war. Dazu erschien am 8. Juli im Linzer Morgenblatt ein von Josef Sames verfasster Artikel. Darin wies er auf das 1808 von Franz Josef Ritter von Gerstner verfasste Projekt der Donau-Moldau-Verbindung hin, die durch die Anbindungen in Zizlau und nach der Durchquerung von Budweis an der Moldau endend auch tatsächlich erreicht worden war. Weiters beschrieb Sames die Leistungen des Sohnes Gerstner, der Ingenieure Matthias Schönerer, Franz Bergauer und Franz Zola, erwähnte auch ausgestellte Briefe dessen Sohnes Emile Zola. Zu

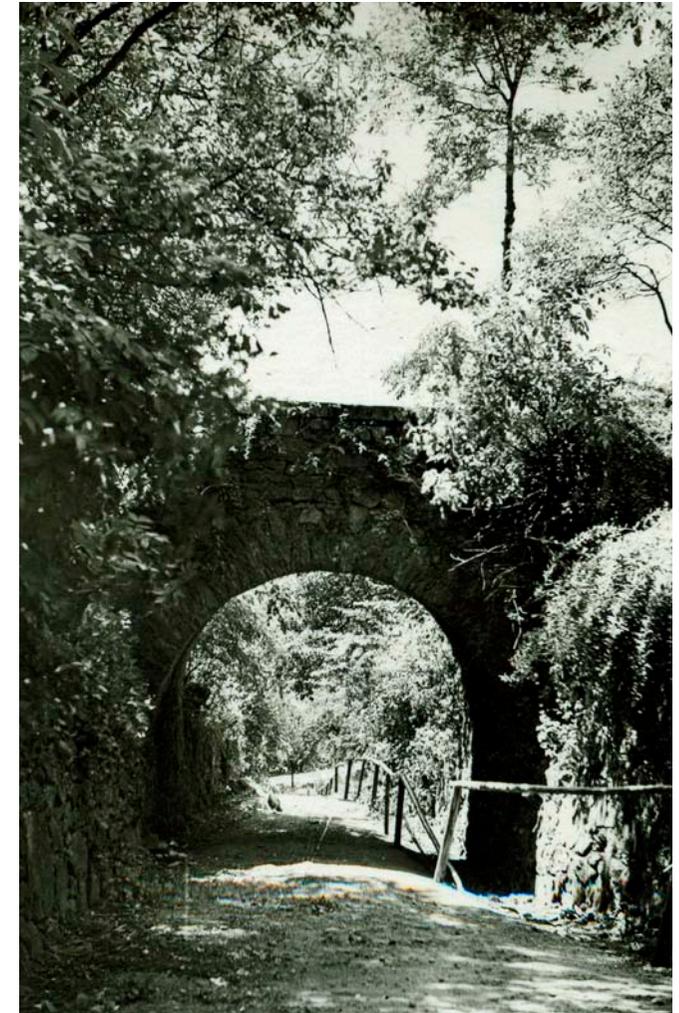


Abb. 105 Durchlass bei St. Magdalena, um 1932 (Bahntrasse unten).

<sup>212</sup> Josef Hafner, kolorierte Lithographie, „Ankunft Ihrer Majestäten des Kaisers und der Kaiserin von Österreich in St. Magdalena, bey der Eröffnung der Eisenbahn von Linz nach Budweis am 21ten July 1832“. Stadtmuseum Linz.

sehen waren auch alte Pläne jener Städte, die von der Pferdeeisenbahn durchfahren wurden, wie die von Linz, Urfahr, Wels und Gmunden. Detailliert wurden Betrieb der Bahn, Aufstellungen des Wagenparks, Nachnutzungen der Umspannstationen und Aufsitzplätze beschrieben, nicht zuletzt um den Besuch der Ausstellung zu bewerben, da wegen der Urlaubszeit wenig Besucher zu erwarten waren.<sup>213</sup>

Zwei Wochen später erschien im Linzer Volksblatt ein vom Landeskonservator Erwin Hainisch verfasster Artikel zur Ausstellung unter dem Titel „Eisenbahnobjekte als Kulturdenkmal“:

„Aus Anlass der hundertsten Wiederkehr des Tages, an dem der erste Schienenweg des europäischen Festlandes in Oberösterreich dem Verkehr übergeben worden war, wurde von dem Verein der Ingenieure Oberösterreichs und von dem Verein der Ingenieure der Österreichischen Bundesbahnen im Festsaal des o.ö. Landesmuseums vor einigen Wochen eine Ausstellung von Plänen, Bildern, Schrift- und Druckstücken, sowie von einigen Bahnbestandteilen und Betriebsgegenständen veranstaltet, die den Bau und den Betrieb der Pferdeeisenbahn Gmunden – Linz – Budweis erläutern. Erst diese Ausstellung dürfte es weitesten Kreisen zum Bewusstsein gebracht haben, dass die Überreste dieser Bahnlinie höchst wichtige Denkmale der Geschichte der Technik darstellen. Ja, sie können wohl – sieht man von einigen anderen mit der Gewinnung und der Beförderung des Salzes in Zusammenhang stehenden Anlagen, wie der Gosauzwangbrücke oder den Traunschleusen ab – vielleicht als die wichtigsten gelten, die unser Land überhaupt besitzt.

Neben den zahlreichen die vielfach gewundene Spur der Bahn deutlich bezeichnenden

---

<sup>213</sup> Josef Sames, Die Eisenbahnerinnerungsausstellung im Landesmuseum in Linz. In: Linzer Morgenblatt, 8. Juli 1932.

Steindämmen und Einschnitten, steinernen Bogenbrücken, unter denen heute, da die große, den Haselgraben einst überquerende Brücke nicht mehr besteht, die zweibogige Brücke östlich von Waldburg die erste Stelle einnimmt, den Bahnhofgebäuden und Wächterhäuschen, die den entsprechenden Anlagen der späteren Dampfbahnen nahe verwandt sind, stoßen wir auf manche Objekte der Bahn, die erst ganz verständlich werden, wenn man über ihre Bauart und Zweckbestimmung aus den Planzeichnungen und Schriften Einzelheiten erfährt. Unter den Hochbauten muss in dieser Hinsicht vor allem auf das die Prager Bundesstraße nördlich von Rainbach weithin beherrschende Bahnhofgebäude in Kerschbaum hingewiesen werden, das sowohl, weil hier, nahe dem höchsten Punkte der Bahn, die Pferde gewechselt wurden, eines der größten Gebäude dieser Art war, als auch weil es dank seiner Lage, außerhalb einer Siedlung, verhältnismäßig gut erhalten ist, einen deutlichen Einblick in den Betrieb gewährt. Das zweigeschossige, am östlichen Ende der ausgedehnten Anlage gelegene Gebäude war das Bahnhofsgebäude im engeren Sinne, in dem sich die Räume der Angestellten der Bahn, der Warteraum und die Gastwirtschaft befanden, in der die Fahrgäste der um die Mittagszeit hier kreuzenden Züge von Linz und von Budweis das Mittagsmahl einnahmen. In dem langgestreckten, niedrigeren und schmäleren Flügel finden wir auch heute noch im Erdgeschoß die weitläufige gewölbte Stallung und über dieser einen großen Futterboden. Das Häuschen am westlichen Ende der Anlage war zur Unterbringung der Pferdewärter bestimmt.

Andere jener Überreste der Pferdeeisenbahn, die für diese besonders bezeichnend sind, sind die Widerlager eines Viaduktes in Hiltchen, westlich von Edelbruck. Die Fahrbahn wurde hier nicht von einem gemauerten Bogen getragen, sondern ruhte auf einem für die Belastung durch die Züge der Pferdeeisenbahn hinlänglich tragfähigen hölzernen Sprengwerke. An dem aus sauberlich gearbeiteten Quadern bestehenden Kerne der



Abb. 106 Wachthaus im Kleinen Gusental, um 1930

Widerlager sind die Ausnehmungen für die Einführung dieser Holzkonstruktion noch deutlich erkennbar.

Ähnlich wie diese beiden Beispiele lassen auch zahlreiche andere Objekte der Pferdeeisenbahn die Eigenart des Betriebes dieser Vorläuferin unserer heutigen Bahnen deutlich erkennen. Wer sie als Zeugen des Kindesalters jener in ihrer kulturellen Auswirkung vielleicht wichtigsten technischen Errungenschaften des 19. Jahrhunderts erfasst, wird es auch begreifen, dass sie nicht minder als schriftliche Belege unbedingt zu erhalten sind.

Von vielen wurde es wohl bedauert, dass die Ausstellung zur Erinnerung an die Pferdeeisenbahn in eine Zeit fiel, in der kurz nach der Eröffnung gar manchen der regelmäßigen Ausstellungsbesucher von Linz weggeführt haben. Es könnte jedoch gerade dies auch einen Vorteil mit sich gebracht haben: dass gar mancher, durch den Besuch der Ausstellung vor seiner Abreise angeregt, nun die Urlaubszeit dazu benützt, die Überreste der Pferdeeisenbahn, die von dem Traunsee bis an die böhmische Grenze, also fast quer durch Österreich sich erstrecken, aufsucht, über die Eigenart der technischen Lösung der Anlagen aufklärend wirkt und dadurch in seinem Wirkungskreise zur Erhaltung dieser wichtigen Kulturdenkmale beiträgt.<sup>214</sup>

---

214 Erwin Hainisch, Eisenbahnprojekte als Kulturdenkmal. In: Linzer Volksblatt, 23. Juli 1932.

#### 4.2.5. DAS WACHTHAUS NR. 29

Das auf der Budweiser Linie südlich von Summerau gelegene Wachthaus Nr. 29 wurde zu Beginn des Jahres 1935 als „in einem stark erneuerungsbedürftigen Zustand“ beschrieben.<sup>215</sup> Das Häuschen diente als Heustadel und war strohgedeckt, das nach Meinung von Josef Sames nicht dem ursprünglichen Zustand entsprach, denn die für die Wachthäuser der Pferdeeisenbahn übliche Dachdeckung wäre die mit Holzschindeln gewesen. Der Anfrage des Landeskonservators wurde seitens des Präsidenten Petrin ähnliches mitgeteilt: „Abgesehen davon, dass das genannte Wächterhaus an sich ein unbedeutender Bau ist, dürfte auch die gegenwärtige Stroheindeckung des Daches nicht dem ursprünglichen Zustande entsprechen. Die Zentralstelle für Denkmalschutz hält unter den gegebenen Umständen eine Unterschutzstellung, zumal die im Denkmalschutzgesetz vorgesehenen Voraussetzungen kaum mehr zutreffen, nicht für vertretbar.“<sup>216</sup>

---

<sup>215</sup> Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Archiv, Aktenvermerk Landeskonservator, Zahl 153/35 vom 2. April 1935.

<sup>216</sup> Ebenda, Schreiben des Leiters der Zentralstelle für Denkmalschutz an den Landeskonservator, Zahl 1252/Dsch/1935 vom 15. März 1935.



Abb. 107 Wachthaus Nr. 29 um 1897



Abb. 108 Wachthaus Nr. 29 um 1931

#### 4.2.6. EIN TAG AM PFERDEBAHNHOF KERSCHBAUM

In einem Aktenhemd eines Schriftstückes des Landeskonservatorates für Oberösterreich aus dem Jahr 1932 fand sich ein Aufsatz zur ehemaligen Pferdeisenbahn. Die maschingeschriebenen Seiten zeigen weder handschriftliche Kommentare noch Datierung, müssen aber Ende der Zwanzigerjahre oder Anfang der Dreißigerjahre verfasst worden sein, da darin Gespräche mit dem 1848 geborenen Gemeindediener Leitner aus Rainbach wiedergegeben sind, der noch als Rossknecht am Scheitelbahnhof Kerschbaum tätig war. Über den Verfasser Franz Nagy war ebenso wenig zu erfahren wie, oder ob, eine Veröffentlichung des Textes erfolgte. Die Schilderungen werden hier wiedergegeben, weil sie aus der Erinnerung kommend, ein einmaliges Beispiel der „oral history“ zur ehemaligen Pferdeisenbahn darstellen. Das Manuskript trägt den Titel: „Ein Tag am Pferdebahnhof Kerschbaum.“

„Der Aufsatz ist aus Gesprächen mit alten Leuten zusammengestellt, die viel mit der Pferdeisenbahn zu tun hatten. Besonders viel habe ich aus dem Gespräch mit Leitner, dem alten Gemeindediener in Rainbach bei Freistadt entnommen.

Kaum stieg die Sonne über den Horizont und vertrieb die letzten Nebelschwaden, so beginnt am Pferdebahnhof schon geschäftiges Treiben. Die Pferdeknechte gehen daran ihre Tiere zu füttern. Das braucht lange Zeit, denn es stehen oft 200 bis 300 Tiere im Stall. Sie wurden mit Hafer gefüttert. Das war für die Bauern eine Einnahmequelle, mit der viel gerechnet wurde. Ein Metzen Hafer kostete 90 Kreuzer bis 1 Gulden.

War die Fütterung vorüber dann begann die Arbeit in den Magazinen. Das Salz, das

für Böhmen bestimmt war, wurde auf Wagen verladen. Es waren dies Salzstöcke im Gewichte von 10 bis 15 kg. Nach einer anderen Aussage 136 kg. Die Bahn wird daher heute noch von den Leuten ‚Salzbahn‘ oder kurzweg ‚alte Bahn‘ genannt.

Von diesen Salzfrachten wird heute noch in der Gegend von Leopoldschlag viel gesprochen. Zwei Brüder, deren Namen ich nicht nennen will, weil noch Nachkommen leben, waren bei der Bahn angestellt. Außer dieser Einnahmequelle handelten sie auch mit Salz. Zur selben Zeit wurde aber gegen den dortigen Pferdeknecht Prozess geführt und er wurde wegen Salzdiebstahls abgeurteilt. Lange hernach stellte sich erst heraus, dass es die beiden Brüder waren, die das Salz gestohlen hatten. Die Bauern sind noch heute auf die Familien schlecht zu sprechen. Sie können es nicht verwinden, dass ein Unschuldiger für sie ‚sitzen‘ musste.

Neben Salz wurden auch Karden<sup>217</sup> verladen. Da war es aber hauptsächlich ‚Lest‘, wo große Kardenmagazine waren.

Der Verkehr war einfach. Nur einmal im Tag ging ein Pferdezug mit Frachtgütern nach Budweis und von Böhmen nach Linz. Auch der Personenverkehr fand nur einmal im Tage statt. Die Fracht von Budweis bestand hauptsächlich aus Glas.

Bevor die Pferdebahn gebaut wurde besorgten Frachtwagen den Verkehr. Der Handel lag in den Händen reicher Geschäftsleute, die ihre eigenen Wagen und Knechte hatten. Die neue Bahn war für sie eine starke Konkurrenz, die sehr scharf geführt wurde. Die Pferdefrage spielte da natürlich die Hauptrolle. Einer der bedeutendsten Händler war



Abb. 109 Stationsplatz Kerschbaum um 1930

---

<sup>217</sup> Karden (Didsacus) sind große distelähnliche Korbblütler, deren herbstlich vertrocknete Köpfe (Weberkarde, Wolfskamm) im vorindustriellen Zeitalter zum Kämmen, Gleichrichten oder Auflockern (Krempeln, Kartätschen, Kardieren) der Wolle verwendet wurde. Karden wurden im Mühlviertel intensiv angebaut, um die dort und um Linz angesiedelten Textilbetriebe (Spinnereien, Webereien) zu beliefern.

Noiz. Seine Knechte, ‚Noizknechte‘ genannt waren in blaue Staubmäntel gehüllt. Sie hielten in Kerschbaum an, um Pferde zu wechseln, aber sich auch mit einem kräftigen Schluck zu stärken. Dass es da Geld in Hülle und Fülle abgegeben hat, zeigt folgender Ausspruch Leitners: ‚Hätt i nur dö Silberzwanzga, dö dö Fuhrleut am Boden ausstrahlt haben. Ja, ja damals warn guate Zeiten. Not ham ma alle miteinander net kennt.‘ Waren die Noizknechte in anzug, so hörte man schon von weitem ihr ‚Hü‘ und ‚Hot‘. So ein Wagenzug hatte oft eine Länge von 400 m und wälzte sich wie eine Riesenschlange die Straße herauf. Die Bespannung bestand aus zwei, vier, ja sogar sechs Pferden, was bei der großen Steigung und bei den damals schlechten Straßen nicht wunder zu nehmen ist. Die Pferdebahn hingegen hatte nur kleine Steigungen zu überwinden und war daher nur einspännig. War streckenweise die Steigung größer, dann wurde nur ein Wagen mit einem Pferd geführt. Auf mehr oder weniger ebenen Strecken waren drei bis vier Wagen zusammengehängt. Waren viel Frachten, so sind dem entsprechend viel Pferde gegangen. Auf acht bis zehn Wagen mit Pferden, kamen fünf bis sechs Fuhrleute. Die Pferde gingen von selbst hinter den anderen Wagen nach.

Der Personenverkehr.

Der Personenverkehr ging mit sogenannten Eilwagen von statten. Diese waren zum Unterschied der offenen Frachtwagen, Loren genannt (oder wie Leitner sich ausdrückt Lori) gedeckt. Um die Mittagszeit trafen in Kerschbaum Züge von Linz und Budweis zusammen. Da herrschte auch in der Gastwirtschaft, die zum Bahnhof gehörte, ein reges Leben. Der damalige Besitzer ‚Katzenberger‘, ist in Kerschbaum ein reicher Mann geworden. Der Bahnhof war in drei Teile geteilt. Vorne wohnte der Pferdeknecht. In der Mitte waren die großen Stallungen. Rückwärts die Gastwirtschaft. Etwas seitwärts war die Wohnung für den Nachtwächter. In der ‚Restauration‘ Kerschbaum konnte man

übernachten und essen. Der Personenverkehr war nicht sehr stark. Der Verkehr ‚von‘ Böhmen war stärker als der ‚nach‘ Böhmen.

Im Jahre 1872 hat der Verkehr auf der Pferdeeisenbahn aufgehört. Die Dampfbahn hatte sie verdrängt. Auf die letztere waren die Bauern nicht gut zu sprechen und viele behaupteten: ‚Da ist ja da Tuifl im gspül.‘ Sie konnten sich nicht erklären, wie es möglich ist, ohne ‚lebende‘ Bespannung zu fahren. Es gab so manchen, der sich lieber das Leben hätte nehmen lassen, als dass er mit dem Tuiflgspül gefahren wäre. Ein anderer schwer wiegender Grund, dass die neue Bahn mit schelen Augen angesehen wurde war auch der, dass die Bauern für ihren Hafer keinen Absatz mehr hatten. Sie schimpften und sagten: ‚Jetzt kena ma unsern Habern selber fressen.‘

Wie ich schon am Anfange erwähnt habe, erzählte das meiste der alte Gemeindediener Leitner, der 1848 geboren wurde und jetzt in Rainbach lebt. Nach seiner Erinnerung ist er selbst nur einmal in seinem Leben mit der Pferdeeisenbahn von Kerschbaum nach Lest gefahren.<sup>218</sup>

---

218 Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Archiv, Schriftstück ohne Zahl, Autor Franz Nagy, 1932

### 4.3. DIE SITUATION NACH 1945 BIS HEUTE

Die letzte Befassung des Bundesdenkmalamtes mit den Überresten der Pferdeeisenbahn vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges betraf das Wachthaus Nr. 29 bei Summerau. Das selbe Wachthaus war dann in der Nachkriegszeit das erste Objekt der Pferdeeisenbahn mit dem sich die staatliche Denkmalpflege zu befassen hatte.

1949 wies der Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen den Präsidenten des Bundesdenkmalamtes, Otto Demus auf den schlechten Zustand des Wachthäuschens hin.<sup>219</sup> Da nicht restlos geklärt werden konnte, ob das Objekt im Zuge des Bahnbaues errichtet wurde, oder ob es, bereits bestehend, von der Eisenbahngesellschaft angekauft worden war, verzögerte sich das Unterschutzstellungsverfahren neuerlich und wurde letztlich nie durchgeführt. Es verfiel weiter und wurde schließlich abgetragen.

---

<sup>219</sup> Bundesministerium für Verkehr, Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen Zahl 15903/1/49 vom 9. Dezember 1949. Siehe in: Bundesdenkmalamt Wien, Amtskanzlei, OÖ. allgemein, Pferdeeisenbahn Zahl 902 vom 28. Jänner 1950.

### 4.3.1. BESTANDSAUFNAHME 1952

Am 9. Dezember 1952 berichtete die Landeskonservatorin von Oberösterreich, Gertrude Tripp<sup>220</sup>, dass sie zweimal in diesem Jahr wegen zweier Demolierungen mit der Frage befasst war, wie weit die Trasse der ehemaligen Pferdeisenbahn erhaltenswert schien und wie weit der Denkmalschutz generell die Überreste betraf. Nach Durchsicht der Aktenlage ergab sich folgende Situation: Im Privatbesitz und unter Denkmalschutz standen der zweibogige Viadukt in Unterschwand bei Waldburg (Große Kronbachbrücke) sowie die Widerlager des Viaduktes bei Hilttschen (Große Edelbrucker Brücke). Im öffentlichen Besitz, und damit unter Schutz gemäß § 2 des Denkmalschutzgesetzes, als Eigentum der Österreichischen Bundesbahnen standen das ehemalige Stationsgebäude in Lambach („Stadl-Paura“) und das Aufnahmegebäude Enghof bei Gmunden sowie das ehemalige Stationsgebäude in Kerschbaum als Eigentum der Gemeinde Rainbach.<sup>221</sup>

Auf Grund der Anfrage eines Besitzers, ob der in seinem Eigentum befindliche Überrest eines Bahndammes als Denkmal anzusehen wäre, wandte sich die Landeskonservatorin an das Institut für Landeskunde, an dem sich als dessen Vertreter Franz Pfeffer damals bereits seit längerem eingehend mit der Geschichte der Pferdeisenbahn beschäftigt hatte. Er arbeitete eine Zusammenstellung über jene Streckenabschnitte der Pferdeisenbahn aus, die ihm erhaltungswürdig schienen.

---

220 Dr. Gertrude Tripp, \* 1914, † 2006, Kunsthistorikerin, 1939 Eintritt in die Zentralstelle für Denkmalschutz, 1942 bis 1946 Betreuung der Sammlungen des Stiftes Klosterneuburg seitens des Kunsthistorischen Museums, 1951 bis 1956 Landeskonservatorin von Oberösterreich, 1961 Stellvertreterin des Amtseleiters, 1964 österreichische Delegierte für „Charta von Venedig“, 1981 Ruhestand, bis zum Tode stellvertretende Vorsitzende des Denkmalbeirates.

221 Bundesdenkmalamt Wien, Amtskanzlei, OÖ. allgemein, Pferdeisenbahn, Schreiben der Landeskonservatorin Zahl 2341/52 vom 9. Dezember 1952.

Pfeffer beschrieb die Bahn als die bei ihrer Eröffnung 1836 längste Europas, wies darauf hin, dass von den rund 200 Kilometern Gesamtlänge 145 Kilometer in Oberösterreich lägen, wobei sich die bemerkenswertesten Kunstbauten der Strecke von Linz bis zur Staatsgrenze noch zum Großteil erhalten hätten. Besonders die Weiternutzung als Geh- und Fahrwege hätten ihren Bestand gesichert. Schließlich listete Pfeffer jene Objekte auf, die seiner Ansicht nach unter Schutz gestellt werden sollten:

„I. Hochbauten:

1. Bahnhof Kerschbaum, erbaut 1837/38 als neuer Scheitelbahnhof der Strecke Budweis – Linz, in noch ziemlich unverändertem Bauzustand.
2. Bahnhof Lest, besonders bemerkenswert, weil hier die gesamte Anlage, Verwaltungsgebäude, Gasthaus, Stallungen und die drei Werkstättengebäude als geschlossene Baugruppe noch vorhanden sind.
3. Mittelstation Treffling, noch im alten Zustand erhalten.
4. Bahnhof Urfahr, Verwaltungsgebäude Ecke Hauptstraße – Hinsenkampfplatz.
5. Bahnhof Linz, Südbahnhof. Zu erhalten wären die beiden Gebäude gegenüber der Diesterwegschule (Verwaltungsgebäude und Stallungen).
6. Bahnhof Maxlhaid, zwei Restgebäude der ehemaligen Stallungen.
7. Bahnhof Lambach, die umfangreichste Bauanlage der gesamten Strecke, noch im alten Zustand erhalten.
8. Bahnhof Gmunden-Traundorf, Verwaltungsgebäude, Annengasse.

9. Wächterhaus Nr. 22 und 29, derzeit unbenützt und in ruinenhaftem Zustand, sollten in ihrer ursprünglichen Form erhalten werden.

## II. Brücken:

1. Widerlager der großen und kleinen Edelbrucker Brücke. Diese beiden noch von Franz Anton von Gerstner erbauten Brücken zählen zu den bedeutendsten Bauschöpfungen der Linie Budweis – Linz und galten seinerzeit als besondere Sehenswürdigkeiten. Ihre Höhe beträgt 18,4, bzw. 13,2 Meter, die Länge 22,7, bzw. 7,5 Meter. Die Tragwerke, die in Holzkonstruktion ausgeführt waren, sind verschwunden, die Widerlager an den Kronen im Verfall.
2. Widerlager der Brücke über die Prager Bundesstraße bei Hiltschen.
3. Steingewölbter Durchlass über den Edelbach nördlich Kerschbaum.
4. Straßenbrücke der Straße Rainbach – Hörschlag nordöstlich Rainbach über den Einschnitt der Bahn, heute noch in Verwendung. Die harmonische Verbindung zwischen Natur und Technik (eine Fichte überragt den schönen Steingewölbebau der Brücke, der Bahneinschnitt ist im Frühling von blühenden Dotterblumen erfüllt) ergibt hier ein besonders reizvolles Gesamtbild.
5. Straßenbrücke der Straße Rainbach – Reichental in Summerau, steingewölbte Brücke ähnlich wie die Brücke in Rainbach, die Brüstungsmauern waren 1951 stark im Verfall.
6. Doppelbogige Brücke über den Kronbach bei Waldburg. Die größte erhaltene Brücke, 11,3 m hoch, 15,8 m lang, ein Mittelpfeiler, zwei Bogen mit je 5,7 m

Spannweite, Steingewölbe. Die gesamte Anlage ist in verhältnismäßig gutem Zustand und wird noch als Fahrweg benutzt.

7. Zwei steingewölbte Wasserdurchlässe bei Bürstenbach.
8. Steinbrücke über den Mirellenbach bei Gallneukirchen.
9. Großer steingewölbter Wasserdurchlass bei Schweinberg.
10. Straßenbrücke der Felber-Straße Kreuzwirt Katsdorf beim Kreuzwirt.
11. Widerlager der großen Haselgrabenbrücke bei St.Magdalena.
12. Stützmauer der Bahn im Tal der Kleinen Gusen.
13. Ehemalige Straßenbrücke über die Bahn auf dem Tumbachberg.

### III. Trassenabschnitte:

Von der Trasse selbst sind am besten erhalten und zugleich am bemerkenswertesten folgende Teilstücke:

1. Eisenhut – Hilttschen. Große Doppelschleife zur Überwindung des Kerschbaumer Sattels mit zahlreichen Resten von Brückenbauten, darunter den beiden Edelbrucker Brücken. Schönstes Beispiel der Gerstnerischen Bauweise.
2. Neumarkt – Unterweikersdorf. Die im Tal der Kleinen Gusen verlaufende Trasse ist baulich gleichfalls sehr interessant und weist zahlreiche Kunstbauten (Stützmauern, Brücken) auf. Sie ist das schönste Beispiel der Schönererschen Bauweise, die steilste Strecke der ganzen Linie.



Abb. 111 Kleine Bürstenbachbrücke, Gemeinde Alberndorf, Bezirk Urfahr-Umgebung, Zustand 2007.

3. Auhof – St. Magdalena. Schönste Trassenführung am Abhang des Magdalenaberges.
4. Wels – Lambach. Die Trasse verläuft im Gegensatz zur heutigen Eisenbahnlinie durch die Traunauen der Niederterrasse und ist landschaftlich sehr reizvoll.“

Die Zusammenstellung der wichtigsten Überreste der Pferdeeisenbahn wurde von Franz Pfeffer am 17. November 1952 auf Grund großen öffentlichen Drucks erstellt, der sich wegen des Schleifens eines Teilstückes Bahndamm aufgebaut hatte. Auch die Zeitungen berichteten darüber. Das Interesse dürfte jedoch bald nachgelassen haben, denn die Begehung der in Frage kommenden Abschnitte erfolgte erst am 19. Mai 1954. Beteiligt daran waren, neben Vertretern des Landes, die Landeskonservatorin Gertrude Tripp, Franz Pfeffer und Hofrat August Loehr. Es wurde daraufhin eine Liste jener Objekte angelegt, die unter Denkmalschutz gestellt werden müssten.

Am 6. Mai 1958 wandte sich der inzwischen neu bestellte Landeskonservator Norbert Wibiral, Gertrude Tripp war in die Zentrale nach Wien gewechselt, mit einem Schreiben an den Präsidenten, worin er festhielt: „Der Landeskonservator wird bemüht sein, im Rahmen der ha. Möglichkeiten die Unterschutzstellung der einzelnen Objekte etappenweise durchzuführen.“<sup>222</sup>

Während der darauf folgenden 30 Jahre wurden jedoch seitens des Denkmalamtes bezüglich der Pferdeeisenbahn kaum Maßnahmen gesetzt. Es kam zu keinen neuen Unterschutzstellungen, lediglich an der zweibogigen Kronbachbrücke wurden Sanierungsarbeiten subventioniert. Die Gründe für das scheinbare Ruhen

---

<sup>222</sup> Bundesdenkmalamt Wien, Amtskanzlei, OÖ. allgemein, 6493, Schreiben Landeskonservator an Präsident. Zahl 3216/58 vom 6. Mai 1958

der Unterschutzstellungsaktivitäten lagen in der rechtlich schwierigen Situation der angestrebten Ermittlungsverfahren. Die große Anzahl der betroffenen Eigentümer und die oft unklaren Besitzverhältnisse behinderten eine zusammenhängende Unterschutzstellung. Oft lag das Problem in unterschiedlichen Interessen der Gemeinden und des staatlichen Denkmalschutzes. Diese Gründe nannten nach Befragung der seit dreißig Jahren mit den Relikten der Pferdeeisenbahn befasste Referent des Denkmalamtes in Oberösterreich, Günther Kleinhanns, sowie der derzeitige Landeskonservator Wilfried Lipp.



Abb. 110 Edelbachbrücke, Gemeinde Rainbach, Bezirk Freistadt.

### 4.3.2. DAS STATIONSGEBÄUDE KERSCHBAUM

Im Jahr 1985 erging ein Ersuchen um Subventionszusagen für Umbauarbeiten am Scheitelbahnhof in Kerschbaum. Subventionswerber war der „Mühlviertler Verein für Arbeit und Ausbildung“, der in den angemieteten Räumen eine Tischlerwerkstätte für die Ausbildung arbeitsloser Jugendlicher einrichten wollte. Dabei wurde festgestellt, dass die Vermietung durch Privatpersonen erfolgte und das Objekt somit nicht mehr im Eigentum einer Körperschaft öffentlichen Rechts war. Die Voreigentümerin, die Gemeinde Rainbach, hatte verabsäumt, den Verkauf dem Bundesdenkmalamt mitzuteilen, weshalb der Schutz, der ex lege nach §2 des Denkmalschutzgesetzes bisher gegolten hatte, nicht mehr anzuwenden war. Recherchen des Landeskonservatorates ergaben, dass das Gebäude 1944 an Private verkauft worden war. Im Brief an die Wiener Zentrale hieß es: „Da die Übertragung in das Privateigentum schon mehr als 40 Jahre zurückliegt und in dieser Zeit mindestens ein weiterer Besitzerwechsel erfolgte, sollte nach Auffassung des Bundesdenkmalamtes eine neue Unterschutzstellung gemäß §§1 und 3, Denkmalschutzgesetz, vorgenommen werden.“<sup>223</sup>

Laut übereinstimmender Beschreibungen zeigte sich auch noch 150 Jahre nach der Errichtung dieses wichtigsten Stationsgebäudes der Budweiser Linie, die darin untergebrachte Gastwirtschaft, die man für die Passagiere der sich mittags kreuzenden Personenzüge einrichtete, war weltweit das erste Bahnhofsrestaurant. Im wesentlichen hatte sich der ursprüngliche Bauzustand erhalten, bei dem noch die Aufteilung der alten Funktionen ablesbar war. Am 9. Juli 1985 übersandte der Landeskonservator

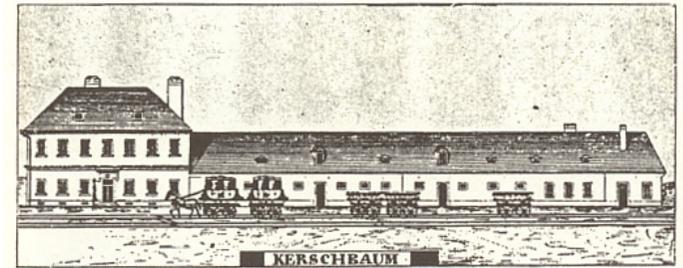


Abb. 112 Stationsplatz Kerschbaum, errichtet 1837/38. Lithographie aus dem Jahr 1840. Das Stallgebäude vor der Aufstockung.

<sup>224</sup> Bundesdenkmalamt Wien, Amtskanzlei, Schreiben des Landeskonservators Zahl 1320/85-D.I.Se/Ei vom 3. September 1985.

Gerhard Sedlak die Beschreibung zum Unterschutzstellungsbescheid (Zl.89/85-D.I.Kl/Ei):

„Stationsgebäude der ehem. Pferdeeisenbahn Linz-Budweis mit Stall im Halbierungspunkt (km 64,6) und gleichzeitig am höchsten Punkt (713,4 m ü. A.) der Eisenbahntrasse Budweis - Linz. Errichtet 1837/38, der Stall erweitert und aufgestockt 1852.

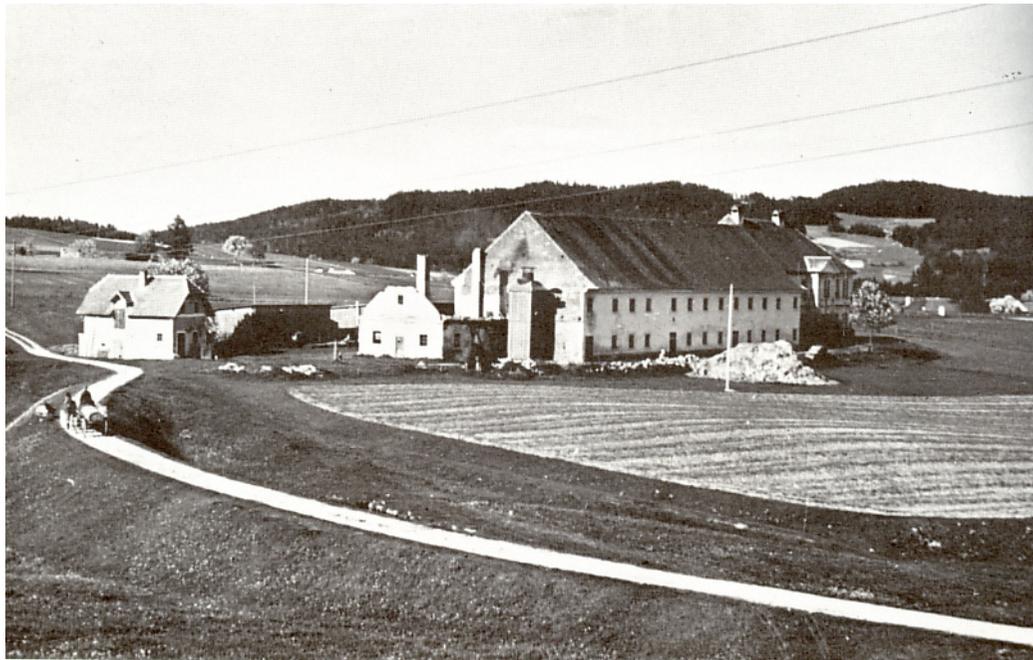


Abb. 114 Stationsplatz Kerschbaum, um 1930. Das Straßenstück folgt bis zum Wachthaus (linker Bildrand) der Bahntrasse. Um 1931



Abb. 113 Stationsplatz Kerschbaum, Stallungen um 1930.

Als eines der ältesten Bahnhofsgebäude Europas in Betrieb bis zur Stilllegung der Strecke mit Wintereinbruch 1871. Seitdem als Wohnhaus und Landwirtschaft,

Flachsdörre, Hühnerstall und Röhrenlager genutzt. Derzeit Tischlereiwerkstätte.

Das heute noch bestehende Objekt setzt sich aus drei Bauteilen zusammen: dem zweigeschossigen Hauptgebäude mit ehemaligen Bureau-, Wohn- und Restaurationsräumen, dem kreuzgratgewölbten alten Stall mit Säulenreihe in der Mittelachse und einem gurtengewölbten neuen Stall als südseitigen Anbau.

Das Hauptgebäude ist ein zweigeschossiger, einfacher Ziegelbau mit sieben auf zwei Fensterachsen und Walmdach. Beiderseits eines Mittelflures liegen je zwei Raumeinheiten, in die südwestliche Ecke ist eine gewölbte Küche und eine einfach gewendelte Stiege eingebaut, darunter ein kleiner, gewölbter Kellerraum. Die Haupteingangsseite ist dem ehemaligen Bahnhofplatz mit den Geleisen im Norden zugewendet.

Der Bau ist glatt verputzt, mit einem Kordongesims über dem Erdgeschoß und einem umlaufenden Traufgesimse über dem Obergeschoß. Die Fenster sind von einfachen Faschen umrahmt, die Hauseingangstüre von einem einfachen Granitgewände. Das über der Haustüre verkröpfte Kordongesimse wird von zwei kleinen gemauerten Konsolen getragen. Die Haustüre ist als eingestemmte Füllungstüre ausgebildet, die Fenster sind durch Kämpfer und Sprossen in acht Teile geteilt.

Der alte Stalltrakt, ursprünglich eingeschossig, ist dreizehn Fensterachsen lang, das zweischiffige Kreuzgewölbe wird mittig von einer Reihe einfacher, runder Granitsäulen mit quadratischer Basisplatte und quadratischer Abdeckplatte über einfachem Wulst getragen. Die außen querrrechteckig erscheinenden Stallfenster sind innen mit segmentbogenförmig gewölbter Laibung versehen.

An diesen alten Stall, der mit dem Stationsgebäude zur Gleisseite eine gemeinsame Bauflucht bildet, schloss früher die eingeschossige, schopfwalmgedeckte Huf- und Wagenschmiede an, die nach 1960 eingestürzt ist und sodann abgebrochen wurde.

An der südlichen Längsseite wurde dem alten Stall 1852 ein Anbau vorgelegt und über beiden Stallräumen eine Aufstockung durchgeführt. Der darüber befindliche gemeinsame offene Dachstuhl dürfte vor allem zur Einlagerung von Hafer und Heu gedient haben. Das Obergeschoß, ohne eigene Decke, zeigt Fenster gleichen Formates und gleicher Anordnung wie das Erdgeschoß.<sup>224</sup>

Das gesamte Objekt stellt einen einfachen, aber solide ausgeführten Zweckbau dar, dessen Grundmaße bei anderen Stationsgebäuden, in Angern, Lest, Oberndorf, Urfahr, Zizlau, Lambach, Engelhof und Traundorf, wiederholt wurden und damit den Beginn der Bauaufgabe „Bahnhofgebäude“ dokumentieren...“

Bemerkenswert an der Scheitelstation Kerschbaum waren die in unmittelbarer Nähe der Anlage gelegenen weiteren Bestandteile des Eisenbahnbetriebs. Es waren das ein Wachthaus Nr. 25, noch deutlich erkennbare Einschnitte und Dammschüttungen für die Gleistrasse und eine steinerne Bogenbrücke. Unterschiedlich zu den folgenden, und bis heute selbstverständlich, richteten die Bahnstationen der Pferdeeisenbahn ihre Schauseite zum Gleiskörper. Das ergab sich, weil sich die Situierung der Stationsgebäude dadurch ergab, dass sie von den nächsten beiden gleich weit entfernt waren und so

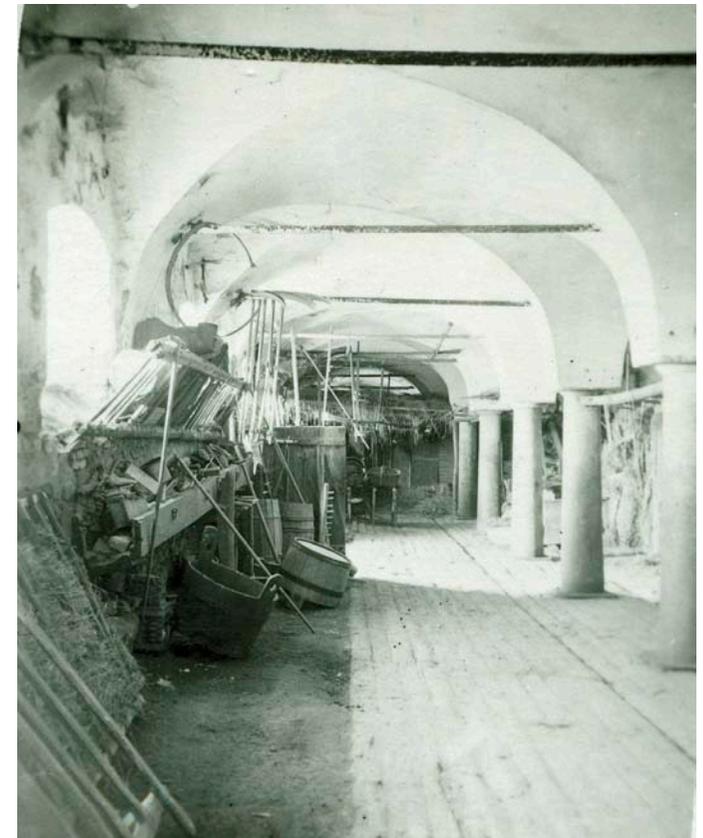


Abb. 115 Kerschbaum, Stallgebäude um 1930.

<sup>224</sup> Bundesdenkmalamt Wien, Amtskanzlei, Unterschutzstellungsbescheid: Kerschbaum, OÖ., Haus Nr.61, ehem. Bahnhof der Pferdeeisenbahn Zahl 489/5/86 vom 11. April 1986.

meist keinen städtebaulichen Bezug zu den nächstgelegenen Ortschaften hatten.

Durch Bescheid mit der Zahl 11.769/85 wurde am 8. Jänner 1986 der ehemalige Scheitelbahnhof Kerschbaum unter Denkmalschutz gestellt.<sup>225</sup>

Anlässlich des 150-jährigen Bestandsjubiläums der Bahn richteten einige Gemeinden auf oder entlang der alten Trasse den Pferdeisenbahn-Wanderweg ein. Im Zuge des Anlegens des Wanderweges wurden auch bei den beiden Edelbrucker Brücken die Gerstnerschen Holzsprenghwerke rekonstruiert, die jedoch bereits zehn Jahre später neuerlich eingestürzt waren. Die Adaptierung der alten Bahntrasse führte jedoch zu einer Steigerung der Tourismusaktivitäten in der in dieser Hinsicht schwach entwickelten Region des Mühlviertels. Nun erkannte man auch in Rainbach den Wert der alten Pferdeisenbahnstation in Kerschbaum und beschloß im Gemeinderat den Ankauf. Die Gemeinde war somit nach 44 Jahren neuerlich Eigentümerin. Nachdem notwendige Sanierungsmaßnahmen wie Trockenlegungen durchgeführt worden waren, wurde die Anlage an den 1992 gegründeten Verein „Freunde der Pferdeisenbahn“ vermietet. Dieser Verein gründete sich, nachdem zwei Studien die touristische Nutzung der ehemaligen Bahn mit dem Zentrum in Kerschbaum positiv bewertet hatten. Umgehend begannen die Vorarbeiten für die Adaptierung des Bahnhofes. Umfangreiche finanzielle Quellen für die Sanierung des Objektes konnten erschlossen werden

---

<sup>225</sup> Bundesdenkmalamt Wien, Amtskanzlei, Unterschutzstellungsbescheid, GZ. 11.769/85 vom 8. Jänner 1986

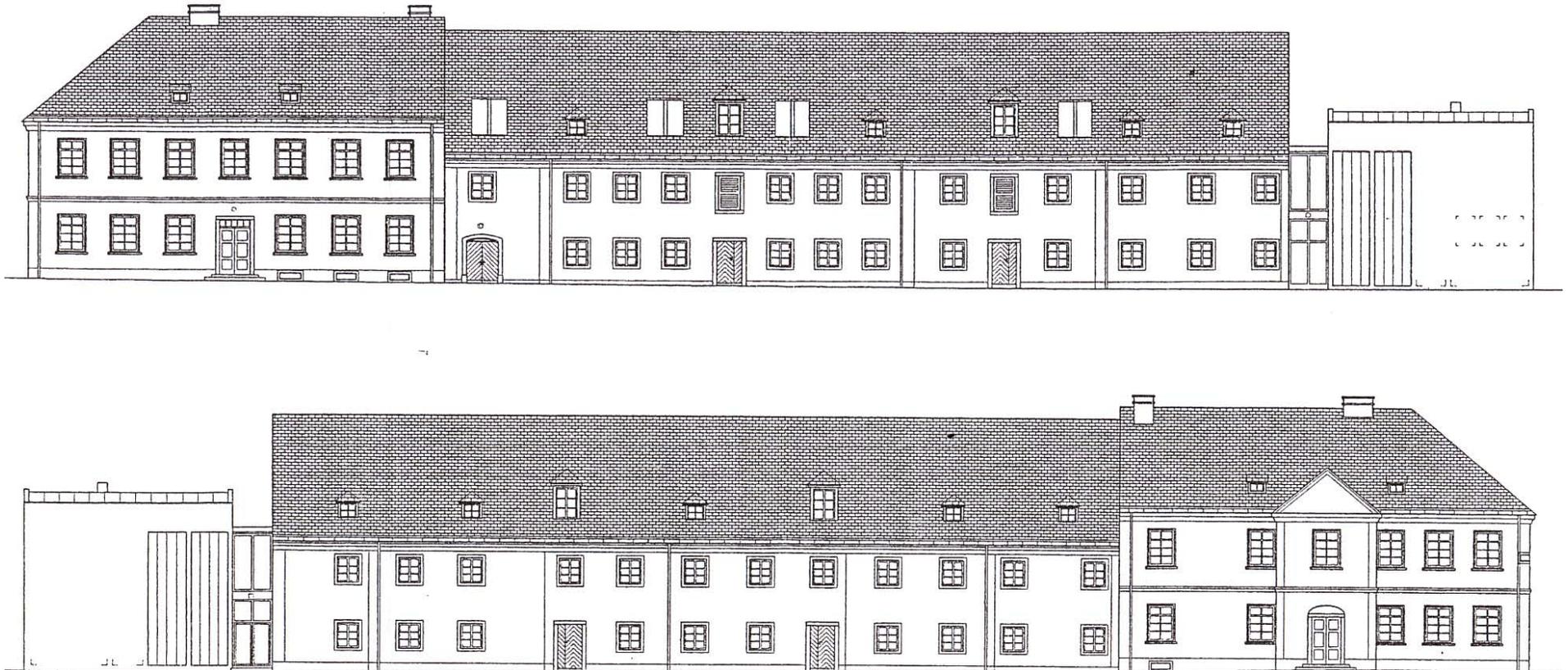


Abb. 116 Ansichten des zum Pferdeeisenbahnmuseum Kerschbaum um gebauten Stationsplatzes. 1994.

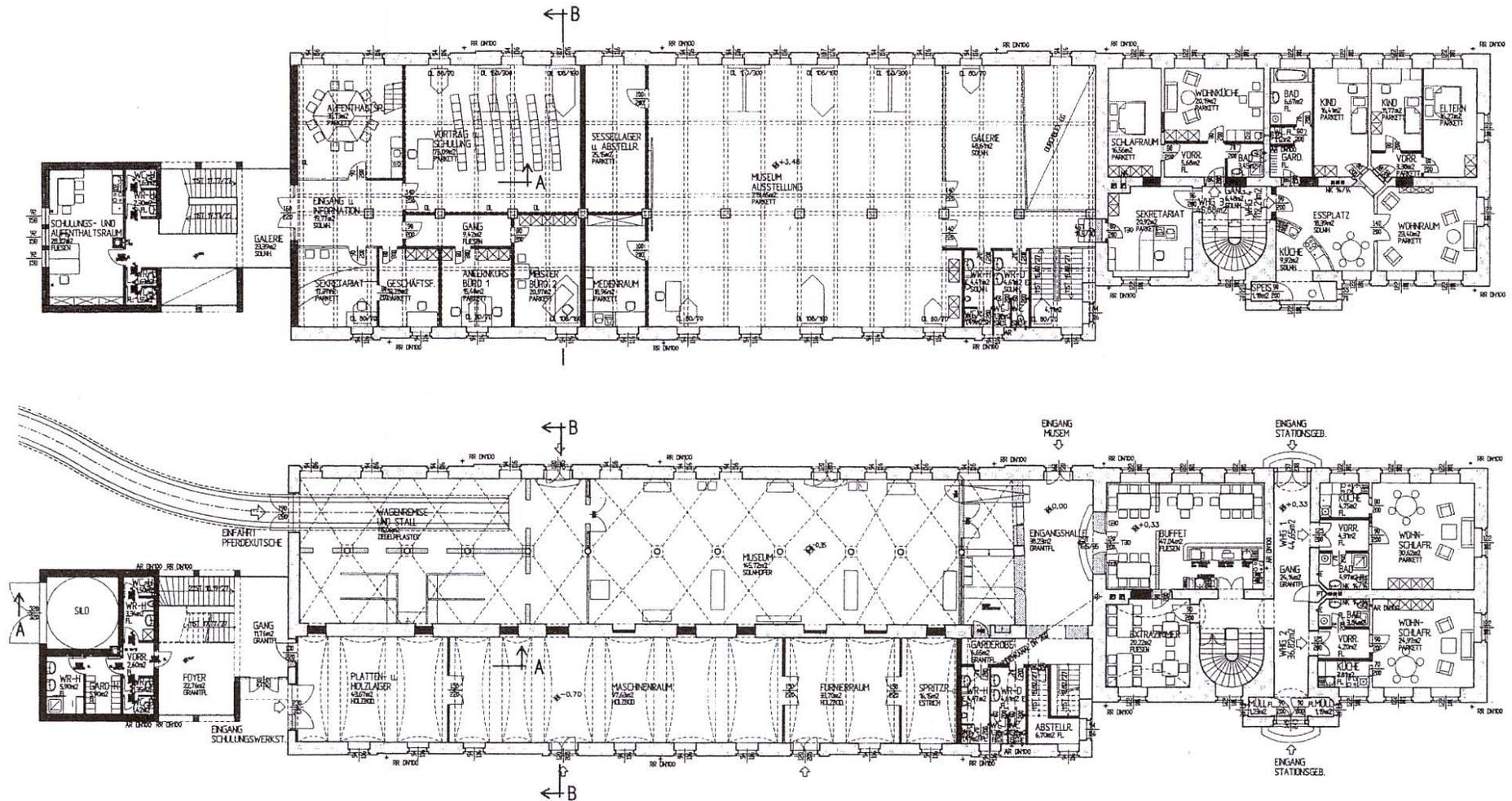


Abb. 117 Grundrisse des zum Pferdeisenbahnmuseum umgebauten Stationsplatz Kerschbaum.



Abb. 118 Pferdeisenbahnmuseum Kerschbaum von der Gleisseite gesehen. 2007.

Durch Architekt Reinhard Morawetz aus Linz wurde ein Umbauprojekt ausgearbeitet und seitens des Landeskonservators Wilfried Lipp mit der Begründung bewilligt, dass „Die vom Antragsteller beabsichtigte Veränderung des Objektes erschien dem Bundesdenkmalamt vom Standpunkt des Denkmalschutzes aus nur unter den in den Spruch aufgenommenen Auflagen vertretbar, weil nur unter diesen Voraussetzungen die denkmalgerechte Durchführung der Arbeiten möglich ist.“<sup>226</sup>

Nach Abschluss der Bauarbeiten, die die Errichtung eines Informationszentrums,

---

<sup>226</sup> Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Bescheid, Zahl: 1376/6/94 vom 14. November 1994.

einer Gaststätte, eines Museums und einer Wohneinheit umfassten,<sup>227</sup> errichtete der Verein eine fünfhundert Meter lange Gleisstrecke nach altem Vorbild, die seit Juni 1996 mit zwei nachgebauten Personenwagen, einem Stellwagen und dem Nachbau des Personenwagen „Hannibal“ befahren wird.

In den letzten Jahren konnten ähnliche Projekte zum Thema Pferdeeisenbahn durchgeführt werden, wenn auch nicht in der Größe des Kerschbaumer Bahnhofes. Es wurden kleinere Museen zum Thema eingerichtet. In Südböhmen konnte dafür ein Wachthaus sowie das ehemalige Stationsgebäude in Angern (Bujanov) auf österreichischen Seite die Umspannstation Maxlhaid bei Wels adaptiert werden.



Abb. 119 Pferdeeisenbahnmuseum Kerschbaum. 2007.

<sup>227</sup> Siehe: Broschüre des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten (Hrsg.), Manfred Wehdorn (Verfasser): Staatspreis für Wirtschaftsbauten: Tourismus und Architektur. Bundeswettbewerb für Bauherren und Architekten 1996. S. 26 f.

### 4.3.3. DAS STATIONSGEBÄUDE LEST.

1994 erfolgte die Unterschutzstellung des Stationsgebäudes Lest.<sup>228</sup> Das Objekt war 1840/41 an Stelle eines früheren Holzbaues errichtet worden. Von der Anlage zur Zeit des Pferdebahnbetriebs sind der vordere Haupttrakt mit Sattlerei, Schmiede und Gastwirtschaft sowie ein gewölbter Seitentrakt der Stallungen erhalten. Das Objekt wurde seit der Schließung des Bahnbetriebes als Wohnhaus genutzt. Das führte zum Abbruch von Nebengebäuden und Teilen der Stallungen sowie zu Adaptierungen und Umbauten im Inneren des Hauptgebäudes.

Der alte Stationsplatz ist ein breitgelagertes zweigeschossiges Gebäude mit fünf Fensterachsen. Der Mittelteil tritt leicht hervor, hat ein Walmdach und ist von zwei eingeschossigen Trakten flankiert, der linksseitige mit Satteldach, der andere mit Walmdach. Das Äußere zeigt, wie alle Hochbauten der Pferdeeisenbahn, die typische Fassadengestaltung der schlichten Biedermeierbauten. Die Räume im Inneren sind flachgedeckt, die Treppe einfach gewandelt. Es bestehen zwei Kellerräume, die mit Tonnen mit Stichkappen eingewölbt sind. Der Dachstuhl ist eine doppelt stehende Pfettenkonstruktion. In der Schmiede im rechten Gebäudeflügel hat sich die Esse mit quergestelltem Tonnengewölbe erhalten. Daran schließen die ehemaligen Stallungen an, in Form eines weischißigen Raums, der mittels Kappengewölben über Gurtbögen abgedeckt ist. Das Gebäude dient heute privaten Wohnzwecken. Ein Jahr nach der Unterschutzstellung erfolgte eine grundlegende Restaurierung der Fassade.



Abb. 120 Stationsplatz Lest, um 1898



Abb. 121 Stationsplatz Lest Hofseite um 1930

<sup>228</sup> Bundesdenkmalamt Wien, Amtskanzlei, Unterschutzstellungsbescheid Zahl 21.460/1/93 vom 17. April 1994.

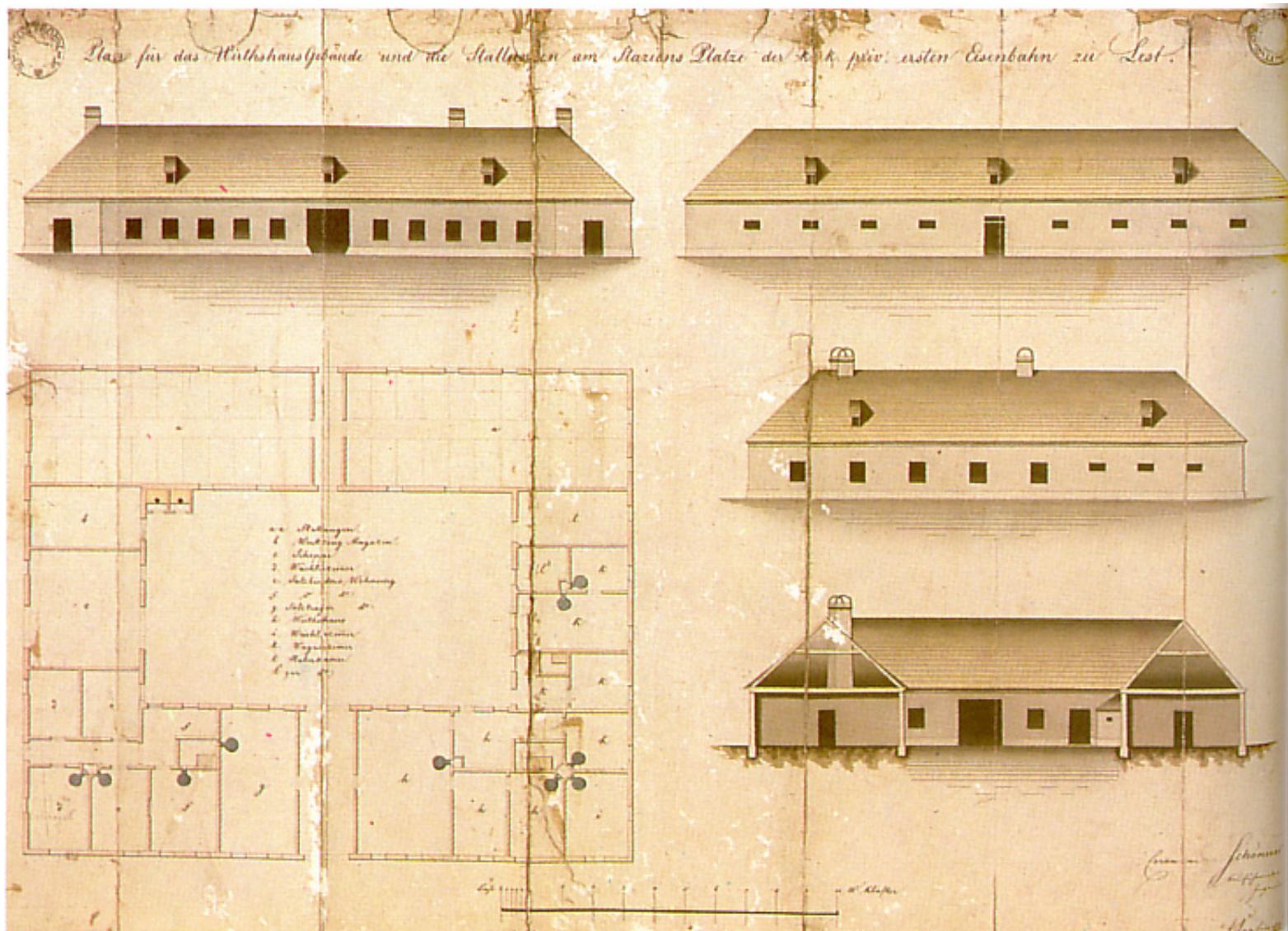


Abb. 122 Plan für das Stationsgebäude in Lest, ursprüngliche Anlage von 1837/38.

#### 4.3.4. DAS STATIONSGEBÄUDE LAMBACH (STADL-PAURA)

Die „Volksstimme“ beschrieb 1976 die äußerst bedenkliche bauliche Situation des ehemaligen Stationsgebäudes Lambach, das damals als Wohngebäude für Eisenbahnerfamilien diente.<sup>229</sup> Dringend notwendige Sanierungsmaßnahmen wurden von der Eigentümerin Bundesbahn nicht durchgeführt, freiwerdende Wohnungen nicht neuerlich vergeben. Die Bereitschaft der Eigentümerin, das Objekt an die Gemeinde Stadl-Paura zu veräußern, kam aus finanziellen Gründen nicht zu Stande. Es drohte eine gänzliche Absiedlung und damit die Demolierung, da keine weitere Funktion für das größte Gebäude der Pferdeeisenbahn gefunden werden konnte. Der Stationsplatz Lambach hatte einst den stärksten Umsteigeverkehr, besaß mit Kerschbaum die ersten Bahnhofsgastwirtschaften und verfügte nach dem Einbau von 14 Fremdenzimmern über das weltweit erste Bahnhofshotel. Der große Stallzubau erfolgte 1841.<sup>230</sup>

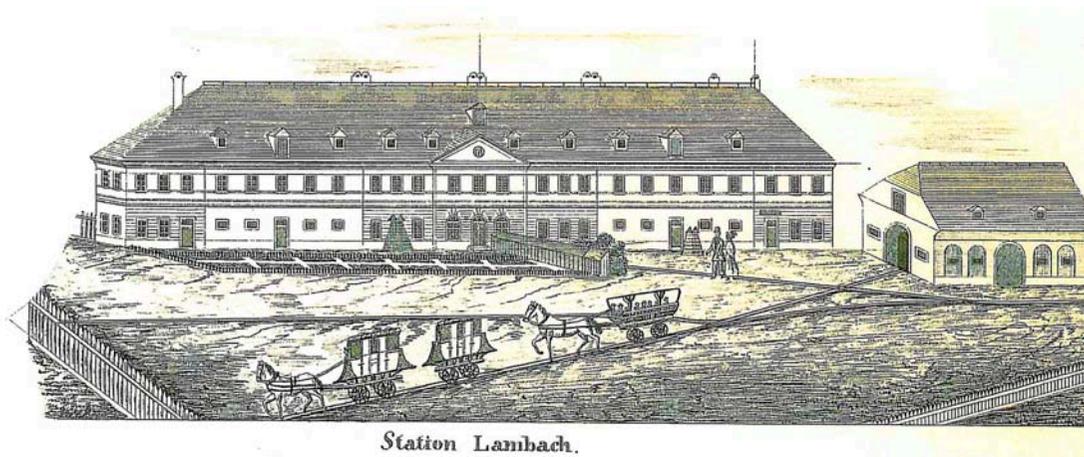


Abb. 123 Stationsplatz Lambach, Lithographie um 1840.

<sup>229</sup> „Volksstimme“ vom 22. August 1976.

<sup>230</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeeisenbahn S. 73.

Die Rettungsversuche für das Stationsgebäude gingen vom Landeskonservator für Oberösterreich aus. Der Landeskonservator Norbert Wibiral versuchte aus Anlass des Denkmalschutzjahres 1975, das Land Oberösterreich für die Sanierung des großen Objektes zu gewinnen. Nach seiner Meinung war zwar der bauliche Zustand nicht besonders gut, jedoch lag keineswegs Baufälligkeit vor, die einen Abbruch gerechtfertigt hätte, wie er dem östlich des Gebäudes gelegenen Lokomotivschuppen im Jahr 1967 widerfahren war. Das Amt der oberösterreichischen Landesregierung konnte dem Ersuchen jedoch nicht Folge leisten, da das Gebäude im Besitz der Österreichischen Bundesbahnen lag und bundeseigene Gebäude in der Regel vom Land nicht subventioniert wurden. Die Bundesbahn zeigte prinzipiell Interesse an der Erhaltung, sah sich jedoch außer Stande die für die Sanierung erforderlichen Mittel aufbringen zu können, da Objekt betroffen wäre, dass nicht mehr mit dem Bahnbetrieb in Zusammenhang stünde.<sup>231</sup>

Obwohl nach mehreren Besprechungen, in denen die Direktion der Bundesbahnen auch auf die Erhaltung des ehemaligen Bahnhofgebäudes aus Gründen der Bewahrung der eigenen Geschichtlichkeit hingewiesen wurde, wurden keine Sanierungsmaßnahmen eingeleitet und das Aussiedeln der Bewohner bis zum Leerstehen des Objektes fortgesetzt. Der Verfall schritt so weit voran, dass 1985 ein Instandsetzungsauftrag seitens der Marktgemeinde Stadl-Paura erteilt wurde, nachdem durch einem Sturm starke Schäden an Dach und Außenputz entstanden waren. Die Bundesbahnen wollten die aufwändigen Sanierungsarbeiten nicht durchführen und brachten gegen den Bescheid Berufung am Amt der oberösterreichischen Landesregierung ein. Der Vorstellung wurde keine Folge gegeben, weshalb die Verpflichtung zur Schadensbehebung aufrecht blieb.

<sup>231</sup> Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Stadl-Paura, Waschbergerstr. 2 (früher Ufer Nr. 5), Zl. 2800/76-Dr.W/Ki vom 4. Oktober 1976.



Abb. 124 Stationsplatz Lambach, heute Stadl-Paura, Straßenseite. 2008.



Abb. 125 Stationsplatz Lambach, heute Stadl-Paura, von der Gleisseite gesehen. 2008.

Diese Tatsache führte in der Bundesbahndirektion zu neuerlichen Überlegungen, das belastende Gebäude abzustößen. Innerhalb der verschiedenen Bundesdienststellen wurden Neunutzungen gesucht. Das in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene, dem Bund gehörige Hengstendepot zeigte ein vages Interesse an einer Übernahme. Aber auch die Gemeinde war jetzt, nach einem Bürgermeisterwechsel, zu einem Ankauf bereit, um im Zuge der notwendigen Sanierungsmaßnahmen die Errichtung von Startwohnungen und die Schaffung von Veranstaltungsräumen zu bauen. Das Bundesdenkmalamt musste, wie im Denkmalschutzgesetz vorgesehen, dem Verkauf zustimmen. Da dies der Rettung des Objektes in letzter Minute gleichkam, erfolgte eine positive Erledigung. Das Denkmalamt stimmte dem Verkauf zu und erließ einen Feststellungsbescheid, dem zu Folge der ex lege nach §2 Denkmalschutzgesetz bestehende Denkmalschutz für ein Objekt im Bundeseigentum mittels Bescheid festgestellt wurde. Die als Teil dieses Bescheides verfasste Begründung wird hier wiedergegeben, da in ihr der Zustand und das Erscheinungsbild des Gebäudes im Jahr 1959 beschrieben sind:

„Ehemaliges Stationsgebäude der Pferdeeisenbahn (Haus Nr. 5). Langgestrecktes, 23:2achsiges Gebäude mit einem Obergeschoß und beiderseits abgewalmten Satteldach (Biberschwanzdeckung). Nordseite: Die neun mittleren und beiderseits die zwei äußersten Achsen treten leicht vor und sind durch Nutung im Erdgeschoß, Anordnung eines über dem durchgängigen Kordongesims liegenden zweiten Gesimses unter den Fensterbänken und reichere Behandlung dieser Fensterbänke im Obergeschoß betont. Von den neun mittleren Achsen sind die fünf innersten zu einem Risalit zusammengefasst, der von einem flachen Dreieckgiebel abgeschlossen wird. Über den in der Mitte liegenden Eingang und den beiden Fenstern zu seinen zwei Seiten Halbkreisbogen mit angedeuteten Fugenschnitt (der Schlußstein ist bis bis zu dem Kordongesims hinausgezogen), unter denen in der Mitte eine die Geschoße voneinander



Abb. 126 Stationsplatz Lambach.



Abb. 127 Stationsplatz Lambach von der Gleisseite. 1903.

trennende halbkreisförmige Oberlichte und seitlich ihr entsprechende Bogenfelder angeordnet sind. Im Giebelfeld Doppeladler des Kaisertums Österreich mit den Wappen der zu ihm gehörigen Provinzen (Gusseisen) und die Jahreszahl 1835. Unter dem Giebel die Aufschrift in Antiqua-Versalien: „K.K. priv. erste Eisenbahn Gesellschaft“. Beiderseits der fünften und neunzehnten Fensterachse ein außen angesetzter Kamin.

- Südseite: Im Obergeschoß 25achsig – die Eckrisalite sind an dieser Seite in drei Achsen gegliedert, - im Erdgeschoß 27achsig – im Mittelrisalit ist hier bei den Ecken ein zusätzliches Fenster ausgebrochen. Von dem neunachsigen Mittelteil sind drei (im Erdgeschoß fünf) Achsen zu einem von einem flachen Dreiecksgiebel abgeschlossenen Mittelrisalit zusammengefasst. In der Mitte Halbkreisbogentüre; nur je eines der zu beiden Seiten angeordneten Fenster unter einem halbkreisförmigen Blendbogen. In jedem der langgestreckten Seitenflügel je drei Rechtecktüren.

Im Inneren sind die Stiegenhausanlagen und die gewölbten Erdgeschoßräume (ehem. Stallungen) erwähnenswert.“<sup>232</sup>

Die Gemeinde Stadl-Paura beauftragte als neue Eigentümerin die Gemeinnützige Welser Heimstättengenossenschaft zur Errichtung von Startwohnungen für junge Paare. Die Planung erfolgte seitens der ebenfalls in Wels angesiedelten Baufirma Moser, die nach Erteilung der Baubewilligung auch die denkmalbehördliche Genehmigung der Umbauarbeiten mit Bescheid vom 5. November 1987 erhielt. Die Umbauarbeiten selbst begannen umgehend, in Abänderung zum eingereichten Projekt wurde jedoch nicht der gesamte Dachbodenbereich, sondern nur der des Mittelteiles für Wohnzwecke

---

<sup>232</sup> Bundesdenkmalamt Wien, Amtskanzlei, Bescheid: Stadl-Paura, OÖ., Waschenbergerstraße 2, ehem. Stationsgebäude der Pferdeisenbahn, Feststellung nach §2 Denkmalschutzgesetz, Zahl 2109/1/87 vom 10. Juli 1987. Siehe auch: Österreichische Kunsttopographie, Band XXXIV. Die Kunstdenkmäler des Gerichtsbezirkes Lambach. Wien, 1959, S. 480 f.

ausgebaut. Damit verringerte sich die Anzahl der notwendigen Dachgaupen von 18 auf sechs auf beiden Längsseiten. Der Kaufpreis des 3.000 Quadratmeter großen Areals betrug eine Million Schilling, die Umbaukosten für die Schaffung von 24 Wohnungen waren mit 14 Millionen Schilling veranschlagt.<sup>233</sup>

---

<sup>233</sup> Bundesdenkmalamt Wien, Amtskanzlei, Subventionszusage GZ. 2109/1/90, darin Artikel der Salzburger Nachrichten vom 10. Jänner 1990, S. 14.

#### 4.3.5. DER STATIONS- UND AUFSITZPLATZ IN TRAUNDORF, GMUNDEN.

Die Unterschutzstellung der in Privatbesitz befindlichen Gebäude des Stations- und Aufsitzplatzes erfolgte im September 1997.<sup>234</sup>

In der Gmundner Vorstadt Traundorf haben sich vom ehemaligen Stations- und Aufsitzplatz der Bahnstrecke Linz – Gmunden noch Objekte des ursprünglichen Ensembles erhalten: Das Verwaltungsgebäude und ein Stadel in der Annastraße, ein inzwischen adaptierter Wagenschuppen hinter dem Verwaltungsgebäude und die in den Jahren 1939 und 1953 für Wohnzwecke baulich stark überformte ehemalige Schmiede. Der Bau der Gmundner Linie begann im Frühjahr 1834 und konnte am 1. Mai 1836 eröffnet werden. In den ersten Betriebsjahren war Traundorf die Endstelle für den Gütertransport, bis nach Einigung der Bahngesellschaft mit dem Magistrat der Stadt Gmunden die Errichtung eines 1,1 Kilometer langen Salztransportgleises zum Salzmagazin im Rathaus, das in unmittelbarer Nähe zum Traunseehafen gelegen der Zwischenlagerung des Salzes diente. Als 1855 die Umstellung auf Dampfbetrieb erfolgte, blieb für dieses Teilstück der Pferdebetrieb erhalten. Erst nach Errichtung des Seebahnhofs im Jahr 1871 wurde die Bahntrasse im Zentrum Gmundens aufgelassen. Vom Beginn des Personenverkehrs bis zur Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs befanden sich im Verwaltungsgebäude in der Annastraße der Aufsitzplatz und das Einschreibezimmer.

Das ehemalige Aufsitzplatz und Verwaltungsgebäude wurde 1835 an Stelle des



Abb. 128 Stations- und Aufsitzplatz Traundorf, Gmunden, Annastraße 1. 2008.

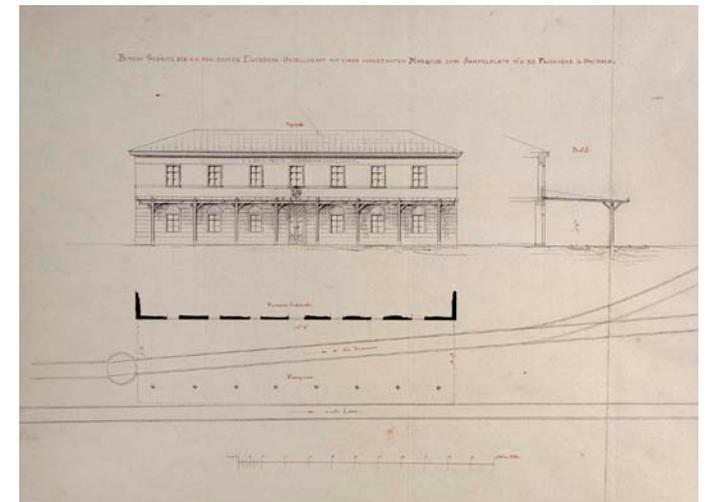


Abb. 129 „Bureau Gebäude der priv. Ersten Eisenbahngesellschaft mit einer neuerbauten Marquise zum Sammelplatz für die Bahnstation zu Gmunden.“

<sup>234</sup> Bundesdenkmalamt Wien, Amtskanzlei, Unterschutzstellungsbescheid GZ. 19.192/10/96 vom 3. September 1996.

Schulmeisterhauses im damaligen Plassauer Hof errichtet, kam nach Eröffnung des Seebahnhofes in Privatbesitz und wurde 1876 aufgestockt. Das Objekt zeigt sich heute als breitgelagertes, dreigeschoßiges Gebäude, das mit flachem Walmdach bedeckt ist. Die Fassadengestaltung ist frühhistoristisch mit jeweils geschoßtrennenden Kordongesimsen ausgeführt. Das Erdgeschoß ist als Sockelzone mit Nutungen ausgeführt, die Fenster ohne Faschen in die Mauern eingeschnitten, darüber befinden sich glattgeputzte rundbogige Sturzfelder. Im Obergeschoß sind die Fenster von profilierten Putzfaschen umschlossen und mit geraden Verdachungen versehen, dasselbe gilt für das nachträglich aufgesetzte zweite Obergeschoß. In den Mittelachsen der Längsseiten haben sich die doppelflügeligen Füllungstüren erhalten. Die halbrunden Oberlichten an der Eingangsseite sind mit geschwungenem, an der Hinterseite mit einem geraden Blechdach, abgedeckt. Im Inneren liegt im Erdgeschoß der durchgehende Flur mit links vom Eingang situierter geradläufiger Stiege. An dieser Seite sind die Räume flachgedeckt, während die sechs im rechtsseitigen Teil gelegenen Räume mit Kappen eingewölbt sind. Die Obergeschoßräume sind durch einen verwinkelten Gang erschlossen, der Dachstuhl wurde Ende des 20. Jahrhunderts erneuert.

Das Stadelgebäude ist ein eingeschossiger Baukörper, der mit zwei firstparallelen Schopfwalmdächern bedeckt ist. Ursprünglich war nur ein Holzgebäude mit zwei Gleissträngen errichtet worden, das im Jahr 1837 nach einer Planung des Ingenieurs Johann Bergauer durch ein dem Bestand entsprechendes Gebäude verdoppelt wurde. Seit damals zeigt die Ansicht der Schmalseiten eine Fassade mit Doppelgiebel. Infolge Umnutzung als Gewerbebetrieb wurden Traversengewölbe und Flachdecken eingezogen, im Dachstuhl, der eine Mischform aus Pfetten- und liegendem Sparrendachstuhl ausgeführt wurde hat sich auf einer Stuhlsäule eine Inschrift erhalten: K E B 1869. Die Übernahme der „Ersten Eisenbahn Gesellschaft“ durch die „Kaiserin Elisabeth-



Abb. 130 Aufsitzplatz Gmunden, Annastraße 1. 2008.



Abb. 131 Aufsitzplatz Gmunden, Annastraße, Lagerschuppen.

Bahn“ fand im Jahr 1857 statt, der Dachstuhl wurde demnach im Auftrag der neuen Eigentümergesellschaft hergestellt worden sein.<sup>235</sup>

Nachdem die Eigentümer gegen die Unterschutzstellung berufen hatten, wurde nach Vorliegen von Privat- und Amtsgutachten und Durchführung eines Lokalaugenscheins seitens der Berufungsbehörde, des Bundesministeriums für Unterricht und kulturelle Angelegenheit, entschieden: Der Denkmalschutz für das Verwaltungs- und Wohngebäude wurde aufrecht gehalten, das Stadelgebäude jedoch wegen zu starker Veränderungen gegenüber dem Originalzustand nicht als Denkmal anerkannt.<sup>236</sup>

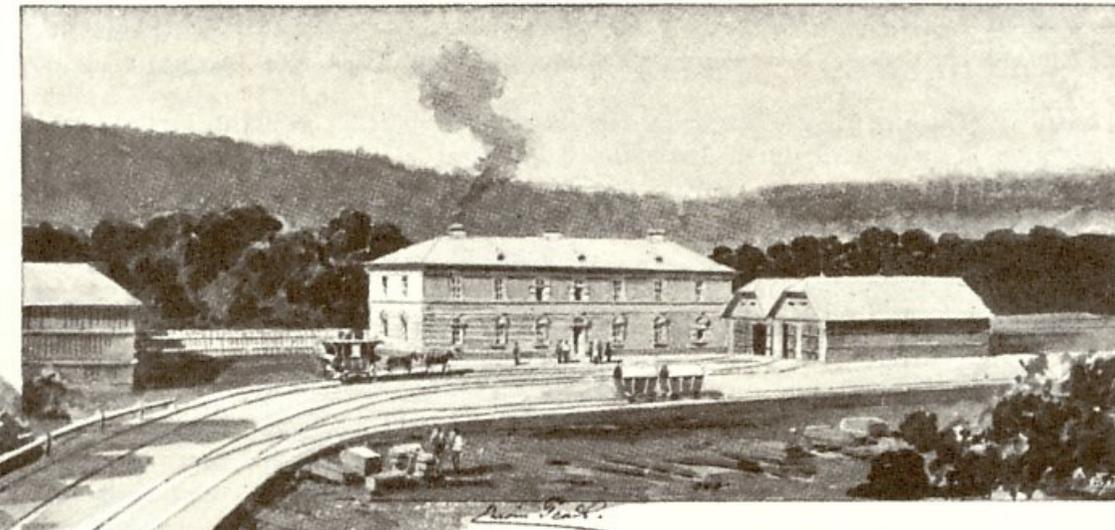


Abb. 133 Aufsitzplatz Gmunden, idealisierte Darstellung um 1896. Die Lagergebäude liegen hier zu nahe am Stationsgebäude.

<sup>235</sup> Bundesdenkmalamt Wien, Amtskanzlei, Gmunden, Oberösterreich, Annastraße 1 und 3, Stellung unter Denkmalschutz, GZ: 19.192/10/96.

<sup>236</sup> Bundesministeriums für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten, Bescheid: Gmunden, Oberösterreich, Annastraße 1 und 3, (ehem. Pferdeeisenbahn), GZ 16.401/5-IV/3/99, 8. November 1999.

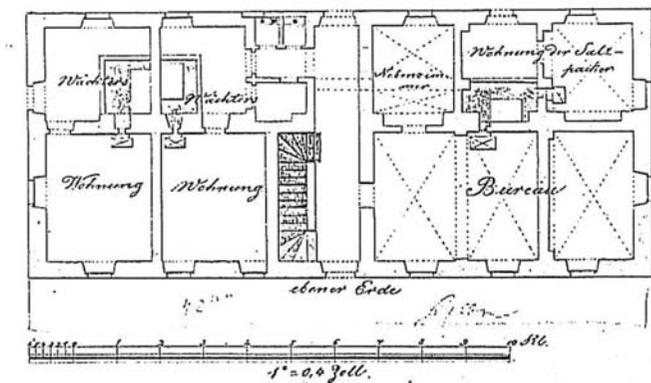
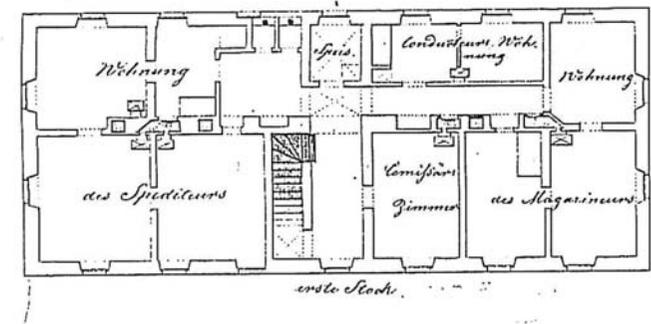
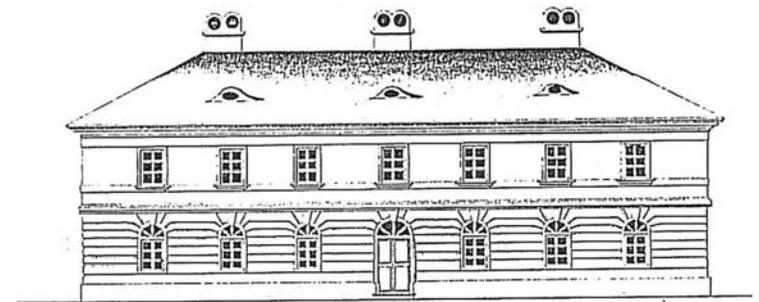


Abb. 132 Aufsitzplatz Gmunden, Pläne.

#### 4.3.6. DIE BAHNKANZLEIGEBÄUDE IN LINZ, EHEMALIGEN SÜDBAHNHOF

Die ehemaligen Bahngelände in der Linzer Khevenhüllerstraße wurden im Zuge der Bahnverlängerung von Linz nach Gmunden in den Jahren 1834 und 1835 errichtet. Der Anfang der Strecke war an der Donaulände beim Hauptmautamt unweit der Donaubrücke, über die das Anschlussgleis zu der in Urfahr am linken Ufer beginnenden Budweiser Linie führte. Nach 1,08 Kilometern der Gmundner Linie, bei der „Eisernen Hand“<sup>237</sup>, wurde der Stationsplatz Linz errichtet. Bereits ein Jahr nach Baubeginn konnte am 1. April 1835 das erste Teilstück bis Wels eröffnet werden. Zur Zeit des Pferdebetriebs bildete das größere Bahnkanzleigebäude gemeinsam mit einem östlich gelegenen kleineren Verwaltungsgebäude den Gmundner Bahnhof, später in Verbindung mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn, den Südbahnhof.

Das Bahnkanzleigebäude, heute Khevenhüllerstraße 4, diente als Stallung, Wagnerei und Schmiede, die ab 1854 als die erste Lokomotivreparaturwerkstatt eingerichtet worden war. Es zeigt sich als ein zweigeschossiger, sieben- auf dreiachsiger Ziegelbau, der glatt verputzt ist. Abgedeckt ist das Gebäude mit einem ziegelgedeckten Walmdach, die Außenabmessungen betragen 36 auf zehn Meter. Die Gleisseite wird von einem 14 Meter breiten Mittelrisalit gegliedert, in dem die drei Achsen als Doppelfenster ausgeführt sind. Der Mittelteil ist nicht nur durch das Vorspringen der Fassade betont, sondern ist überdies nach oben durch eine gestufte gerade Attikavermauerung abgeschlossen. Diese trägt die Aufschrift „K. k. Priv. Erste Eisenbahn Gesellschaft“ und die nachträglich angebrachten Jahreszahlen des Betriebes mit Beginn 1832 und Ende 1872. Die Fassade ist durch Sockel, Kordon- und Traufgesims gegliedert. Über den



Abb. 134 Bahnkanzleigebäude Linz, Khevenhüllerstraße 4.



Abb. 135 Bahnkanzleigebäude Linz, Khevenhüllerstraße 4, Ansicht „Gmundner Bahnhof“, Südbahnhof, Bahnhof bei der „Eisernen Hand“.

<sup>237</sup> An dieser Stelle markierte eine Marktsäule, an welcher der rechte Handschuh einer Rüstung angebracht war, die Südostecke des Linzer Burgfriedens. Die zerbeulte sagenumwobene „Eiserne Hand“ wurde später in einem an dieser Stelle errichteten sehr bekannten Wirtshaus mit selbem Namen aufbewahrt.

Fenstern sind ziegelsichtige Stichbögen, Stiegenaufgänge und die ehemaligen Aborte sind an der hinteren Nordseite in einem Zubau untergebracht. Die Fenster schlagen nach außen auf, die Flügel sind viergeteilt. Zweiflügelige Eingangstüren belichten den Mittelflur mittels halbkreisförmiger Oberlichten. Der Farbbefund der Erstfassung zeigte ein durchgehend helles ockergelb, die Entlastungsbögen über den Fenstern waren und sind, dem sichtbaren Material entsprechend, rot gestrichen.

Das kleinere Verwaltungsgebäude, heute Khevenhüllerstraße 2, liegt westlich des oben beschriebenen Bahnkanzleigebäudes und wurde zeitgleich errichtet. Es war der Sitz des Bahningenieurs, der die Oberleitung über den Bahnbetrieb innehatte und zudem für die Erhaltung sämtlicher im Bahnbesitz befindlicher Gebäude zuständig war. Nach dem Abgang Schönerers im Jahr 1836 übernahm diese Funktion Franz Bergauer, der sie bis zu seiner Pensionierung im Jahr 1875 ausübte. Er war bereits ab 1824 beim Bau der Budweiser Linie maßgeblich beteiligt gewesen und später von der Kaiserin Elisabeth-Bahn übernommen und in seiner Funktion weiterbeschäftigt worden. Neben der Bahningenieurskanzlei diente das Gebäude dem „Wegmeister“ als Büro und Wohnung. Dieser hatte die Strecken- und Bahnaufsicht auf einer Länge von ungefähr drei Meilen auszuüben und war Vorstand des Stationsplatzes. Die Lokaldirektion Linz besorgte nunmehr die Geschäftsführung der ganzen Linie Budweis – Gmunden. Für die Strecke Linz – Gmunden war der Schiffmeister Michael Fink aus Braunau Bespannungspächter.<sup>238</sup>

Die beiden beschriebenen Gebäude bilden den Rest des ehemaligen Linzer Südbahnhofes, danach wurde das Gelände als Frachtenbahnhof von Linz genutzt. In einer Darstellung aus den 1860er Jahren, die sich in der Sammlung Bergauer erhalten

<sup>238</sup> Aschauer, Oberösterreichs Eisenbahnen, S. 25.



Abb. 136 Kanzleigebäude Linz, Khevenhüllerstraße 4, 2008.



Abb. 137 Kanzleigebäude Linz, Khevenhüllerstraße 2, 2008.

hat, sind noch dreizehn Gebäude erkennbar.<sup>239</sup> Die noch vorhandenen Gebäude gingen von Bahnbesitz ins Eigentum der Stadt Linz über. Im Jahr 1982 ersuchte der Bürgermeister Franz Hillinger die zuständige Ministerin Herta Firnberg um finanzielle Unterstützung für die Sanierung der beiden Objekte aus Anlass des hundertfünfzigsten Jahrestags der Wiederkehr der Eröffnung der Pferdeeisenbahn. Die Mittel konnten zur Verfügung gestellt und die notwendigen Arbeiten durchgeführt werden. Im Jahr 1999 erfolgte dann die Unterschutzstellung mittels eines Feststellungsbescheides des Bundesdenkmalamtes nach §2 des Denkmalschutzgesetzes.<sup>240</sup>

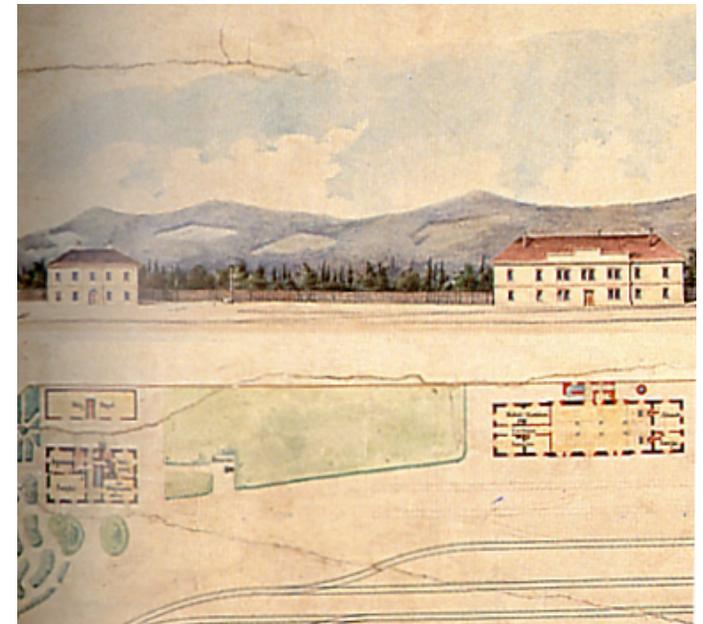


Abb. 138 Kanzleigebäude Linz Südbahnhof. Ansichten und Grundrisse, Planausschnitt.

239 Oberösterreichisches Landesarchiv Linz, Sammlung Bergauer, Aquarell der Gebäudeanlagen am Südbahnhof in Linz. Mapped 1, Nr. 10.

240 Bundesdenkmalamt Wien, Amtskanzlei, Bescheid: Linz, Oberösterreich, Khevenhüllerstraße 2 und 4, ehem. Stationsgebäude Linzer Südbahnhof, Feststellung nach §2 Denkmalschutzgesetz, GZ.: 30.268/1/99, Wien, 19. August 1999.

#### 4.4. DIE DERZEITIGE SITUATION DER RESTE DER PFERDEEISENBAHN

##### 4.4.1. DIE DOPPELSCHLEIFE IN HILTSCHEN, GEMEINDE LEOPOLDSCHLAG

Ende des Jahres 2005 wurde das Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich informiert, dass die Planung der Mühlviertler Schnellstraße, die S 10, der Autobahn- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft (ASFINAG) unmittelbar vor der endgültigen Festlegung der Trasse stehe. Es handelte sich dabei um den 14,5 Kilometer langen „Abschnitt Nord“, von Freistadt bis zur Staatsgrenze in Wulowitz, für den bereits das Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingeleitet worden war. Seitens der Denkmalbehörde wurde darauf aufmerksam gemacht, dass ein Teilbereich der neuen Schnellstraße in der Katastralgemeinde Hiltchen im Gemeindegebiet von Leopoldschlag die ehemalige Streckenführung der Pferdeisenbahn Linz – Budweis überlagern würde. Bei einer Begehung wurde festgestellt, dass sich abschnittsweise noch bemerkenswerte Reste der Bahn im teilweise dichten und unwegsamen Waldgebiet erhalten haben. Es handelt sich dabei um bis jetzt kaum bekannte aus sorgfältig behauenen Natursteinmauerwerk gefügte Brückenwiderlager, gemauerte Streckenabschnitte des Bahndammes, teilweise mit Schwellsteinen und aufwändig herausgearbeitete Felseinschnitte. Die Bahn überwand hier mittels großzügig angelegter Doppelschleife, in deren Abschnitt sich auch die unter Denkmalschutz stehenden Große und Kleine Edelbacherbrücke befinden, die europäische Wasserscheide und befand sich in der Nähe des am Scheitelpunkt der Trasse liegenden Stationsplatzes Kerschbaum. Sowohl Landeskonservatorat, Abteilung für Technische

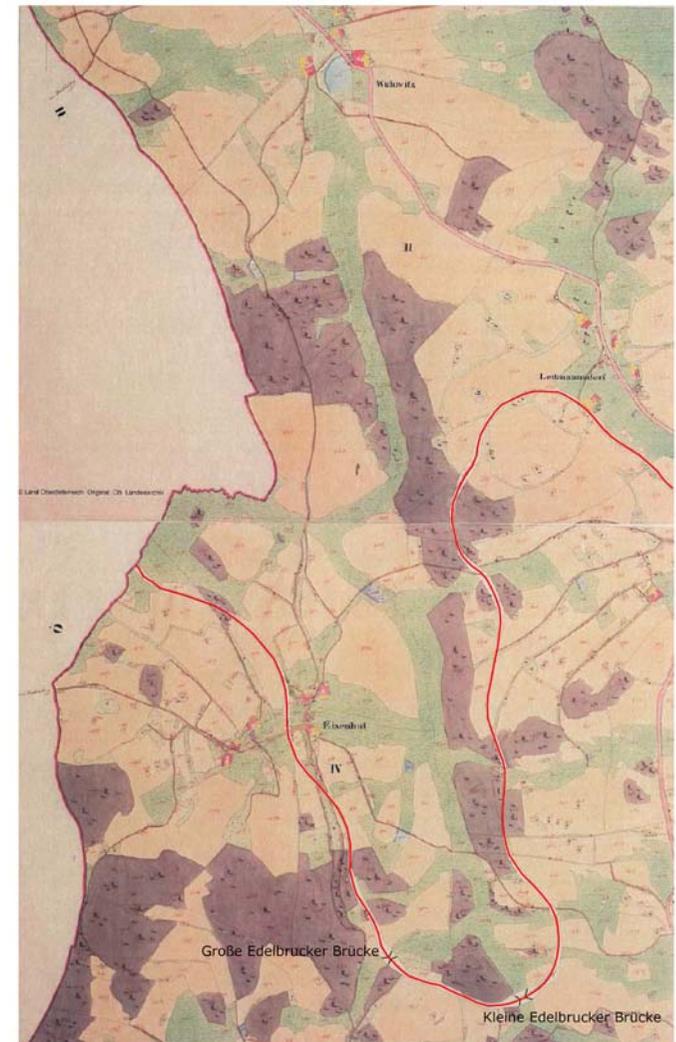


Abb. 139 Ausschnitt aus dem Franziszzeischen Kataster. Rot markiert die Bahnlinie.

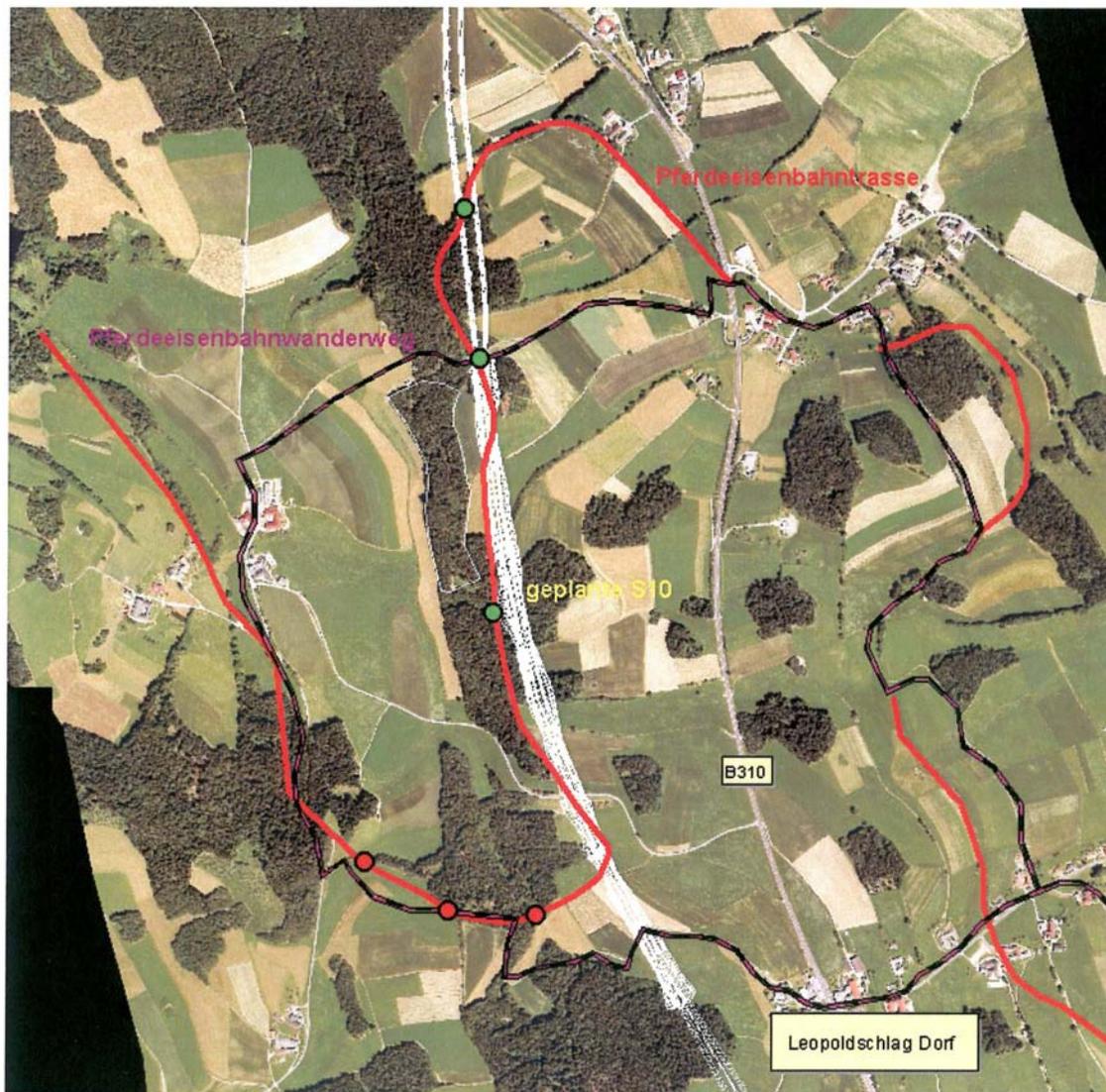


Abb. 140 Projekt der Mühlviertler Schnellstraße S 10 im Gemeindegebiet Leopoldschlag 2006. Nicht realisiert.

- Denkmalwürdig
- Kleindenkmal
- Pferdeeisenbahn

Denkmale und Präsidium waren sich einig, dass eine beabsichtigte Unterschutzstellung die gesamten vorhandenen Reste erfassen müsste. Die Straßenplanung war jedoch bereits so weit fortgeschritten, dass eine Abänderung der Trassenführung kaum mehr möglich schien. Auch seitens Christian Steingruber aus Linz, ein engagierter Kenner der Pferdeeisenbahn, wurde das Bundesdenkmalamt ersucht sich der Erhaltung dieses Bereiches anzunehmen. Er zitierte zudem in seinem Schreiben Franz Pfeffer, der meinte, es handle sich hier um das bautechnisch bemerkenswerteste Teilstück der Pferdebahnstrecke in Oberösterreich.<sup>241</sup>

Am 9. März 2006 fand im Bundesdenkmalamt in Wien eine Besprechung statt, an der Vertreter der Denkmalbehörde, der Technischen Universität Wien, des Bauwerbers ASFINAG sowie Vertreter des zuständigen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie teilnahmen. Von Seiten des Bundesdenkmalamtes wurde die hohe Wertigkeit der Überreste der Pferdeeisenbahn für die Technikgeschichte und die große Leistung Franz Anton von Gerstners für die Entwicklung des frühen Eisenbahnwesens vorgebracht. Die Vertreter des Bauwerbers zeigten Verständnis, machten jedoch auf den bereits weit fortgeschrittenen Projektstand hin und wiesen auf die ihrerseits geplante museale Verwertung hin, die nach genauer Dokumentation eine Abtragung einzelner Elemente und Neuaufbau an geeigneter Stelle vorsah. Das Denkmalamt erklärte, dass eine Translozierung eines Denkmals dessen Zerstörung gleichkäme und eine Erhaltung „in situ“, im besonderen bei der durch die Trassenführung vorgegebenen Lage der einzelnen Bauwerke nur durch die Verlegung der Straßenführung zu erreichen wäre.<sup>242</sup>



Abb. 141 Reste Brückenwiderlager.



Abb. 142 Widerlager der Kleinen Edelbrucker Brücke.

<sup>241</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeeisenbahn, S. 57.

<sup>242</sup> Bundesdenkmalamt Wien, Amtskanzlei, Aktenmappe: OÖ. allgemein 6493, Pferdeeisenbahn. Siehe: Gesprächsprotokoll Zahl 6493/6/2006 vom 22. März 2006.

Im August desselben Jahres konnte der Landeskonservator dem Präsidium des Bundesdenkmalamtes die seitens der ASFINAG erstellten Planunterlagen zur Trassenschwenkung der Mühlviertler Schnellstraße im Bereich Hiltischen übermitteln. Die geänderte Situation war nun mit neuen Vermessungsdaten fixiert worden und für den künftigen Betrieb die kulturelle Nutzbarkeit überlegt, wobei vor allem die Möglichkeit einer etwaigen Einbindung der ehemaligen Bahntrasse in eine Raststätte oder einen Parkplatz mit Zugangsmöglichkeiten zur Bahnstrecke zu überlegen sein wird.<sup>243</sup>

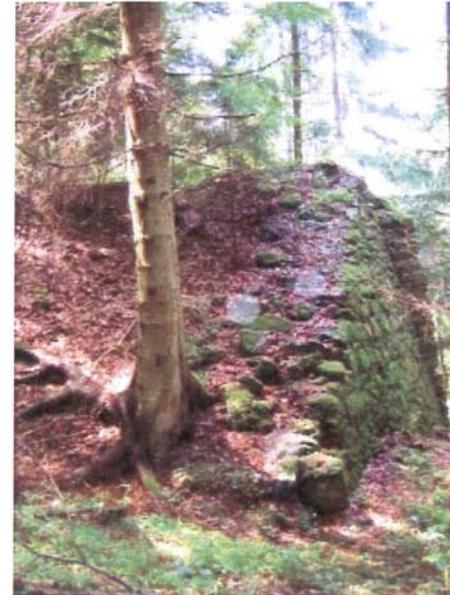


Abb. 143 Brückenwiderlager.

---

<sup>243</sup> Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich Linz, OÖ. allgemein, Pferdeeisenbahn. Siehe: S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Zahl 6493/8/06 vom 2. August 2006.

#### 4.4.2. DIE ÜBERRESTE DER KUNSTBAUTEN DER BUDWEISER LINIE IN ÖSTERREICH

Im Zuge der oben erwähnten Unterschutzstellungsmaßnahmen wurde auch weiteren Relikten der Pferdeeisenbahn nachgegangen. Maßgeblich daran beteiligt sind die im Landeskonservatorat für Oberösterreich tätige Kunsthistorikerin Susanne Heilingbrunner mit dem Archäologen Heinz Gruber. Mit der Zentrale des Bundesdenkmalamtes besteht enger Kontakt seitens der Abteilung für Technische Denkmale, aus der Abteilung Denkmalforschung/Inventarisierung begleitet der Photograph Michael Oberer die Begehungen und Sichtung der entsprechenden Archive. Als vorteilhaft zeigt sich die große Kenntnis des bereits genannten Christian Steingrubers, der in intensiver Erkundungstätigkeit aktuelle Fakten in das bereits gewonnene Wissen über die ehemalige Bahn einbringt. Die folgende Auflistung wurde seinerseits zur Verfügung gestellt und ist auch in einem im Internet abrufbarem Artikel wiedergegeben, wobei dort zusätzlich die durch exakte Koordinatenangabe angegebene Lokalisierung angeführt ist.<sup>244</sup> Ergänzend zu diesen Beschreibungen wird auch die Karte verwendet, die dem Buch über den Pferdeeisenbahnwanderweg beigelegt ist. Der im Jahr 2000 angelegte Wanderweg führt auf, und teils entlang der ehemaligen Bahntrasse vom tschechischen Bujanov nach Linz.<sup>245</sup>



Abb. 144 Wachthaus Nr. 23, Leopoldschlag



Abb. 145 Wachthaus Nr. 24, Pramhöf

<sup>244</sup> <http://www.schmalspur-europa.at/Pferdeeisenbahn>, letzter Abruf: März 2008

<sup>245</sup> Steinlechner Waltraud, Pferdeeisenbahn-Wanderweg, Niederösterreichisches Pressehaus, St. Pölten-Wien, 2000.

#### 4.4.2.1. STATIONSPLÄTZE UND MITTELSTATIONEN VON DER GRENZE BEI EISENHUT BIS LINZ

	<b>Bezeichnung</b>	<b>km</b>	<b>Gemeinde</b>	<b>Zustand 2008</b>
1	Pramhöf Stationsplatz	62,0	Leopoldschlag	verschwunden
2	Kerschbaum Stationsplatz	64,5	Rainbach	Denkmalschutz, Museum mit Fahrbetrieb
3	Oberschwand Mittelstation	75,6	Waldburg	verschwunden
4	Lest Stationsplatz	87,0	Kefermarkt	Denkmalschutz
5	Bürstenbach Mittelstation	98,0	Unterweikersdorf	stark verändert
6	Oberndorf Stationsplatz	108,0	Gallneukirchen	demoliert 1975
7	Treffling Mittelstation	117,0	Engerwitzdorf	stark verändert
8	Urfahr Stationsplatz	127,0	Linz	verschwunden

Von den acht Stationsplätzen und Mittelstationen zwischen Urfahr und der Staatsgrenze sind nur mehr drei bestehend, wobei die Mittelstation Bürstenbach in Unterweikersdorf sowohl in der Substanz als auch äußerlich stark verändert ist.



Abb. 146 Wachthaus Nr. 26, Rainbach

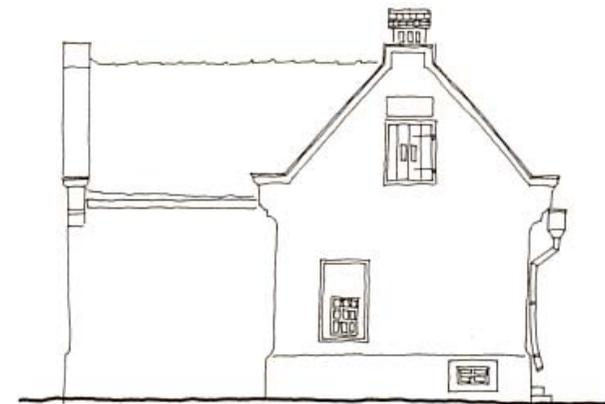


Abb. 147 Wachthaus Nr. 26, Ansicht

## 4.4.2.2. WACHTHÄUSER VON DER GRENZE BEI EISENHUT BIS LINZ

	<b>Bezeichnung</b>	<b>km</b>	<b>Gemeinde</b>	<b>Zustand 2008</b>
22	Große Edelbruckerbrücke	55,6	Leopoldschlag	verschwunden
23	Leopoldschlag	60,6	Leopoldschlag	weitgehend original erhalten
24	Pramhöf, Stationsplatz	62,0	Leopoldschlag	stark verändert
25	Kerschbaum, Stationsplatz	64,0	Rainbach	stark verändert
26	Rainbach, Heiligenberg	67,0	Rainbach	weitgehend original erhalten
27	Pirauwald, Schober	69,0	Rainbach	stark verändert
28	Summerau	72	Rainbach	verschwunden
29	Summerau - Semmelhof	73,2	Rainbach	verschwunden
30	Oberschwand, Mittelstation	75,6	Waldburg	verschwunden
31	Unterschwand	77	Waldburg	verschwunden
32	Kronbachbrücke	79,3	Waldburg	verschwunden
33	Marreith	80,6	Waldburg	verschwunden
34	Baumgartner	82,5	Waldburg	stark verändert
35	Leitner	84,6	Kefermarkt	verschwunden
36	Lest	86,4	Kefermarkt	demoliert 2002
37	Neumarkt Chausseekreuzung	90	Neumarkt	stark verändert
38	Kleines Gusental	91,7	Neumarkt	stark verändert
39	Kleines Gusental	94,1	Neumarkt	weitgehend original erhalten
40	Kleines Gusental	96,5	Neumarkt	stark verändert
41	Bürstenbach Mittelstation	98,8	Unterweikersdorf	stark verändert, heute Wirtshaus
42	Hattmannsdorf	102	Unterweikersdorf	stark verändert
43	Tumbach	104,9	Gallneukirchen	stark verändert



Abb. 148 Wachthaus Nr. 29, Kleines Gusental, Neumarkt



Abb. 149 Wachthaus Nr. 45, Schweinberg, Engerwitzdorf

44	Oberndorf Stationsplatz	108,5	Gallneukirchen	verschwunden
45	Schweinberg	111,4	Engerwitzdorf	weitgehend original erhalten
46	Kreuzwirt	114	Engerwitzdorf	verschwunden
47	Treffling Mittelstation	117	Engerwitzdorf	stark verändert
48	Elmberg	120,4	Linz	verschwunden
49	St. Magdalena	122,4	Linz	verschwunden
50	Gräfenberg Haselgrabenbrücke	123,4	Linz	verschwunden
51	Urfahr, Stationsplatz Gstöttnerhofstraße 17	127,3	Linz	verschwunden

Zwischen der Staatsgrenze und Urfahr bestanden 29 Wachthäuser, dreizehn davon stehen nicht mehr. Von den erhaltenen 16 Häusern befinden sich noch vier in fast originalem Zustand. Es sind die Wachthäuser Nr. 23 in Leopoldschlag, Nr. 26 in Rainbach, Nr. 39 im Kleinen Gusental bei Neumarkt und Nr. 45 in Schweinberg, Gemeinde Engerwitzdorf.



Abb. 150 Wachthaus Nr. 45



Abb. 151 Wachthaus Nr. 45



Abb. 152 Wachthaus Nr. 25. Zustand 2007

#### 4.4.2.3. BRÜCKEN UND DURCHLÄSSE VON DER GRENZE BEI EISENHUT BIS LINZ

	Bezeichnung	km	Gemeinde	Zustand 2008
1	Grenzbrücke	53,7	Widerlager N: Tschechien, Widerlager S: Österreich, Leopoldschlag	gut
2	Brücke Eisenhut		Leopoldschlag	verschwunden
3	Kleine Edelbrucker Brücke		Leopoldschlag	Denkmalschutz
4	Große Edelbrucker Brücke	55,6	Leopoldschlag	Denkmalschutz
5	Große Steinbruchbrücke, Osthang Eisenhuter Tal		Leopoldschlag	gut, sollte beim Bau der S10 geschleift werden
6	Große Brücke, Osthang Eisenhuter Tal		Leopoldschlag	gut, sollte beim Bau der S10 geschleift werden
7	Kleine Brücke III Osthang Eisenhuter Tal		Leopoldschlag	schadhaft, sollte beim Bau der S10 geschleift werden
8	Straßenbrücke Hiltchen	58	Leopoldschlag	Reste des s.ö. Widerlagers erhalten
9	Brücke bei Maria Schnee		Leopoldschlag	ruinös
10	Grosse Brücke südlich Wachthaus Nr. 23		Leopoldschlag	ruinös
11	Kleine Brücke zwischen Wachthaus Nr. 23 und Nr. 24		Leopoldschlag	ruinös
12	Kleine Brücke zwischen Wachthaus Nr. 23 und Nr. 24		Leopoldschlag	ruinös
13	Edelbachbrücke, einbogige Steinbrücke		Rainbach	schlecht
14	Durchlass beim Teich		Rainbach	schlecht



Abb. 153 Widerlager der Grenzbrücke in Tschechien.



Abb. 154 Kleine Bürstenbacher Brücke

15	Brücke Kerschbaum		Rainbach	gut
16	Durchlass Heiligenberg		Rainbach	ruinös
17	Unterführung Rainbach, jetzt Straßenbrücke	67	Rainbach	Ostseite verschüttet
18	Damm Birauwald		Rainbach	schadhaft
19	Summerau, Straßenbrücke		Rainbach	gut
20	Semmelhofbrücke		Waldburg	gut
21	Jaunitzthalbrücke, Westhang		Neumarkt	gut, saniert
21	Jaunitzthal, Westhang		Waldburg	fast verschwunden
22	Kleine Brücke, Jaunitzthal		Waldburg	ruinös
23	Große Brücke, Jaunitzthal		Waldburg	ruinös
24	Jaunitzthal, Westhang		Waldburg	ruinös
25	Durchlass Jaunitzthal, Westhang		Waldburg	ruinös
26	Durchlass Jaunitzthal, Westhang		Waldburg	ruinös
27	Brücke Jaunitzfluss		Waldburg	ruinös
28	Kleine Kronbachbrücke		Waldburg	demoliert beim Wegbau
29	Große Kronbachbrücke	79,3	Waldburg	Denkmalschutz
30	Brücke Bahnhof Freistadt		Freistadt	gut
31	Brücke beim Oberhametner		Kefermarkt	ruinös
32	Durchlass bei Wachthaus Nr. 38		Neumarkt	gut, saniert
33	Durchlass bei Stroblmühle		Neumarkt	gut, saniert
34	Durchlass bei Stroblmühle		Neumarkt	gut, saniert
35	Durchlass sö. Stroblmühle		Neumarkt	gut
36	Brücke Kleine Gusen		Neumarkt	Fundamentreste
37	Durchlass Pfaffendorf, Kehre		Neumarkt	gut
38	Brücke Wachthaus Nr. 40	96,5	Neumarkt	gut
39	Durchlass Wachthaus Nr. 40		Alberndorf	schadhaft
40	Durchlass Wachthaus Nr.40		Alberndorf	schadhaft
41	Durchlass Wachthaus Nr. 40		Alberndorf	schadhaft
42	Durchlass Wachthaus Nr. 40		Alberndorf	schadhaft



Abb. 155 Edelbachbrücke, 2007



Abb. 156 Brücke Semmelhof, Waldburg, 2007

43	Brücke Kapelle Gusental		Alberndorf	gut
44	Kleine Bürstenbachbrücke		Alberndorf	gut
45	Große Bürstenbachbrücke	98,8	Alberndorf Unterweikersdorf	Neubau nach Hochwasser
46	Durchlass und Damm Schmiedgrabenkehre		Unterweikersdorf	gut
47	Durchlass und Damm Tiefen- bachkehre		Unterweikersdorf	gut
48	Durchlass und Damm Pun- zenbergkehre		Unterweikersdorf Gallneukirchen	gut
49	Unterführung Tumbach		Gallneukirchen	angeblich verschüttet aber erhalten
50	Brücke Punzenberg		Gallneukirchen	gut
51	Brücke Große Gusen	107	Gallneukirchen	durch Hochwasser 2002 zerstört
52	Mirellenbachbrücke		Gallneukirchen	gut
53	Schladerbachbrücke		Engerwitzdorf	Dammreste erhalten
54	Damm, Schwertberger Kanal		Engerwitzdorf	Nordteil des Dammes 2000 aufgeschüttet, Durchlass demoliert
55	Durchlass Innertreffling		Engerwitzdorf	ruinös
56	Durchlass Mittertreffling, Zinngießing		Engerwitzdorf	ruinös
57	Durchlass Kalkgruber		Linz	ruinös
58	Brücke Kalkgraben		Linz	ruinös
59	Durchlass Kalkgruber		Linz	ruinös
60	Brücke Katzbachgraben		Linz	verschwunden
61	Durchlass Elmberg		Linz	ruinös
62	Brücke Elmberg		Linz	schadhaft
63	Durchlass Wachthaus Nr. 48		Linz	gut, restauriert
64				verschwunden
65				verschwunden
66				verschwunden
67				verschwunden



Abb. 157 Reste des Brückenwiderlagers in Hiltchen



Abb. 158 Edelbachbrücke

68				verschwunden
69				verschwunden
70	Brücke St. Magdalena		Linz	gut, restauriert
71	Grosse Haselgrabenbrücke	124	Linz	Reste Widerlager, Anschlusdamm
72	Kleine Haselgrabenbrücke	124	Linz	Reste Anschlußdamm

Die Linie Budweis – Linz – Gmunden wies 286 gewölbte Brücken bei einer lichten Weite von 0,9 bis 5,7 Metern und 214 Holzbrücken von 3,8 bis 22,7 Metern, sowie 584 kleinere Durchlässe auf.<sup>246</sup> Zwischen der Grenze und Urfahr sind von einst 72 Brücken und Durchlässen nur mehr die Hälfte erhalten. Unter den 36 verbliebenen Brücken und Durchlässen befinden sich teils sehr schadhafte aber auch sanierte Bauwerke, wie die Große und die Kleine Kronbachbrücke. Von der Großen und der Kleinen Edelbrucker Brücke sind die Widerlager gut erhalten, die hölzernen Sprengwerkstrukturen jedoch verschwunden.



Abb. 159 Mirellenbachbrücke, Gallneukirchen

<sup>246</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn, S. 68.

#### 4.4.3. DIE ÜBERRESTE DER KUNSTBAUTEN DER BUDWEISER LINIE IN TSSCHECHIEN

Der Bau der Pferdeisenbahn wurde bei Nettowitz (Netřebice) in Böhmen begonnen und etappenweise nach Norden und Süden fortgesetzt. Folglich waren die Streckenteile der Budweiser Linie, die auf dem Gebiet der heutigen Tschechischen Republik lagen, als erste fertig gestellt. Im Wesentlichen war dies im Jahr 1828 erreicht. Die Grenzbrücke bei Eisenhut in der Gemeinde Leopoldschlag liegt bei Bahnkilometer 53,7, bis Linz waren es noch annähernd weitere 70 Kilometer.

1873 wurde der Dampfbetrieb auf der neu errichteten Strecke nach Budweis aufgenommen. Auch hier wurde der gesamte Immobilienbesitz, sofern er nicht für die neue Bahn Verwendung fand, versteigert. Die Gebäude, Wagen und landwirtschaftlich nutzbaren Flächen fanden umgehend neue Eigentümer. Die Brücken und Dämme wurden, wenn es von Nutzen war, befahren, vielerorts jedoch dienten die Dämme und Brückenwiderlager als Entnahmestelle für Baumaterial. Das Meiste verfiel.<sup>247</sup>

In der neu entstandenen Tschechoslowakischen Republik war es der „Verein der Südböhmischen Ingenieure“, der erste Bestandsaufnahmen durchführte. Eine Dokumentation aus Beschreibungen und Fotografien wurde von 1925 bis in die Dreißigerjahre von Vereinsmitgliedern erstellt. Für die folgenden dreißig Jahre scheint dies die einzig nennenswerte Befassung mit den Relikten der Pferdeisenbahn auf tschechischer Seite gewesen zu sein. 1958 wurde ein Projekt vorgestellt, das die Errichtung eines drei Kilometer langen Streckenabschnittes von Zartlesdorf (Rybník) in

<sup>247</sup> Hajn, Die Pferdeisenbahn, S. 127 f.

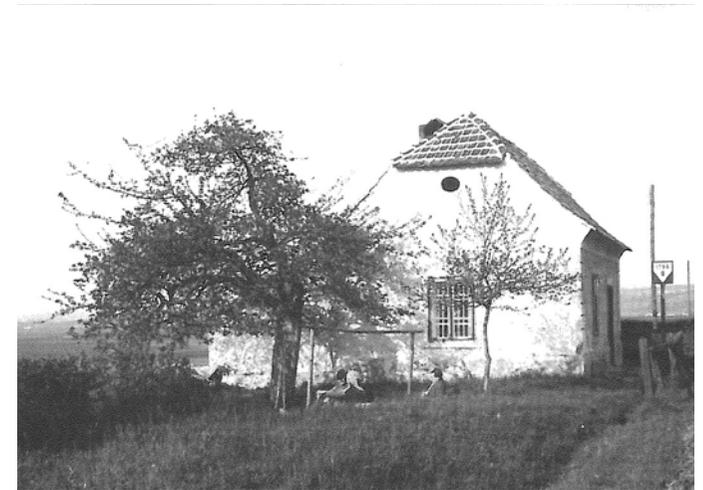


Abb. 160 Wachthaus bei Bienendorf , 1925

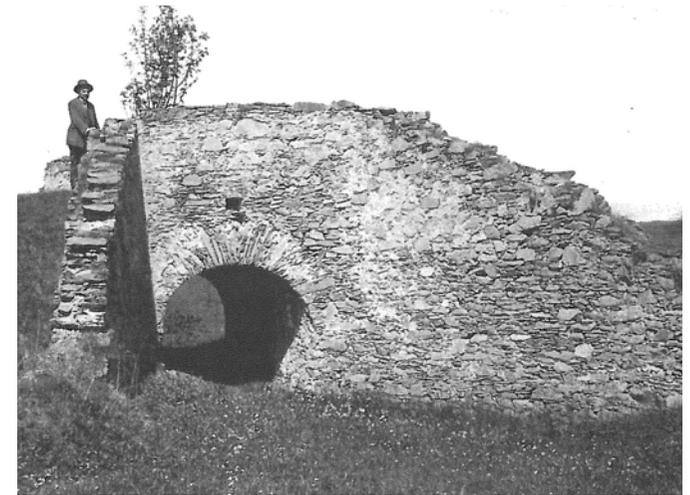


Abb. 161 Brücke bei Weleschin, 1925

der Nähe der Grenze zu Österreich bis Suchental (Suchdol) vorsah. Die Schienen sollten nach historischem Vorbild gebaut werden, die Trassenführung war jedoch nicht ident mit der der alten Pferdeeisenbahn, da Kreuzungen mit der bestehenden Eisenbahnlinie vermieden werden mussten. Das Projekt wurde allerdings nicht realisiert, diente jedoch als Grundlage eines neuerlichen Versuches Ende der Sechzigerjahre des 20. Jahrhunderts, die Bahnrelikte zu erhalten und kombiniert mit einem Museumskonzept eine touristische Nutzung zu entwickeln. Auch dieses Vorhaben konnte nicht ausgeführt werden, es trug jedoch dazu bei, dass 1971 wesentliche Bereiche des böhmischen Abschnitts der Pferdeeisenbahn zum „Nationalen Technischen Kulturdenkmal“ erklärt wurden.<sup>248</sup> Erste Erhaltungsmaßnahmen begannen 1977:

In Budweis hätte das Wachthaus Nr. 1 einer notwendigen Straßenverbreiterung weichen müssen. Es wurde jedoch durch einen Stahlbetonkranz unterfangen und um zehn Meter verschoben. Diese Methode war durchaus üblich, ist jedoch aus heutiger Sicht der Denkmalpflege zu hinterfragen, da die Authentizität eines Denkmals auch den ursprünglichen Standort mit einbezieht. Als weitere Maßnahme wurde eine Brücke bei Weleschin (Velešín) saniert.

Im Jahr 1992 konnte durch Aktivitäten des „Südböhmischen Museums“ das oben erwähnte Wachthaus Nr. 1 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, auch in dem Wachthaus in der Nähe der Umspannstation Angern wurde ein kleines Museum eingerichtet<sup>249</sup>.

1996 konnte seitens des Denkmalamts und der privaten Stiftung „Hereditas“ das Verzeichnis des nationalen Denkmalgutes überarbeitet und durch Aufnahme zusätzlicher



Abb. 162 Reste der Brückenwiderlager an der Straße von Unterhaid nach Hohenfurt. 1925

<sup>248</sup> Hajn, Die Pferdeeisenbahn, S. 130.

<sup>249</sup> Ebenda, S. 131.

Relikte der Pferdeeisenbahn auf tschechischem Staatsgebiet entsprechend erweitert werden.<sup>250</sup> Als restauratorische Maßnahme stand in letzter Zeit die Sanierung des Stationsplatzes Holkau (Holkov) im Mittelpunkt, wobei das in Privatbesitz befindliche Objekt auch durch gastronomische Nutzung in wirtschaftlicher Hinsicht abgesichert werden soll. Auch das Stationsgebäude fällt in dieses Revitalisierungsprogramm, dass die Einnahmen aus dem Tourismus für die Erhaltung verwendet. Die politische Lage scheint die Voraussetzung für den weiteren Bestand zu begünstigen, da durch die Mitgliedschaft Tschechiens und Österreichs in der Europäischen Union und den de facto Wegfall der Grenzkontrollen die gesamte Strecke der Pferdeeisenbahn ihrer ursprünglichen Idee gemäß wieder ein verbindendes Ganzes werden kann.

Da die 1873 errichtete Nachfolgebahn der Pferdeeisenbahn auf der böhmischen Seite eng dem Verlauf der alten Trasse folgt, fiel der Streckenführung weit mehr historische Substanz zum Opfer als auf der Mühlviertler Seite, wo die Bahn einer gänzlich neuen Linie folgt. Die 54 Kilometer lange im Königreich Böhmen errichtete Strecke war in zweieinhalb Stationen aufgeteilt. Sie wies daher, unter Miteinbeziehung der Mittelstationen, sechs Stationsplätze auf. Von den 21 Wachthäusern entlang der Strecke ging der Großteil durch Abbruch verloren. Charakteristisch für die Nordrampe der Budweiser Linie waren die langen und mächtigen Dammbauten bei Strodenitz (Roznov) und Zwickau (Zvikov) sowie der Einschnitt von Zartlesdorf (Rybnik) nahe der Grenze. Die längsten Brücken der Bahn waren die über die Maltsch mit 42 Metern und die über den bei Budweis gelegenen Krummauer Teich mit 406 Metern. Letztere wurde jedoch bereits 1833 durch eine Dammschüttung ersetzt. Von zwölf Bogenbrücken sind nur mehr sieben erhalten, von den Stationsgebäuden noch drei.<sup>251</sup>



Abb. 163 Bahndamm und Reste eines Wachthauses in Grenznähe. 1925

<sup>250</sup> Ebenda, S. 132.

<sup>251</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeeisenbahn, S. 117.



Abb. 164 Brückenwiderlager an der Straße von Trojer (Trojany) nach Unterhaid (Dolní Dvořiště). 1925

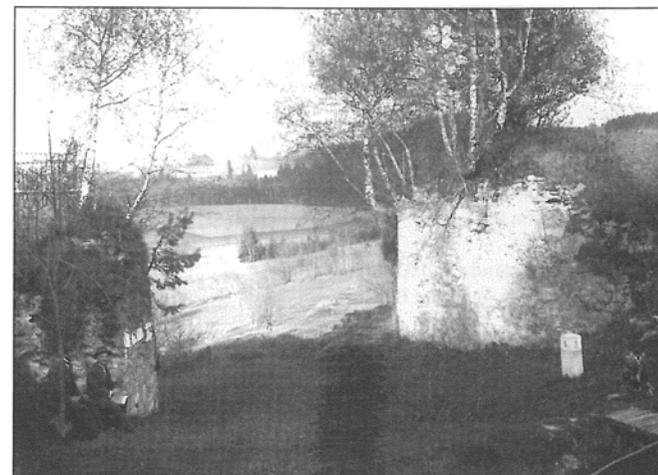


Abb. 166 Die Grenzbrücke 1925



Abb. 165 Brückenwiderlager bei Unterhaid (Dolní Dvořiště). 1925



Abb. 167 Wachthaus bei Zartlesdorf (Rybník). 1925

#### 4.4.3.1. STATIONSPLATZ BUDWEIS (ČESKÉ BUDĚJOVICE)

Im „Nisslhaus“, Ecke Böhmgasse/Piaristengasse, befand sich das Budweiser Verwaltungsbüro der Ersten Eisenbahn Gesellschaft mit dem Einschreiberaum für den Personenverkehr. Vor dem Gasthaus „Zum grünen Ast“ lag das Rangiergleis, das zu dem ebenfalls in der Böhmgasse gelegenen Salzmagazin führte. Das Magazingebäude ist heute nur mehr in Resten erhalten. Das Gasthaus selbst wurde 1831 zum Aufsitzplatz und Bahnverwaltungsgebäude umgebaut, erhielt Kutscherwohnungen und im Hof Stallungen. In der Nähe des ehemaligen Krummauer Teichs, der heute in einen Park umgebaut ist, liegt das oben erwähnte, verschobene Wachthaus Nr. 1, das als kleines Museum zur Geschichte der Pferdeisenbahn eingerichtet wurde.



Abb. 168 Gasthof „Zum Grünen Ast“ in Budweis (České Budějovice).



Abb.169 Bahnhof und Hardtmuths Bleistiftfabrik mit Güterwägen in Budweis (České Budějovice).. 1868

#### 4.4.3.2. STEINKIRCHEN (KAMENNÝ ÚJEZD)

In der Nähe der heutigen Bahnstation haben sich zwei Wachthäuser mit Krüppelwalmdach und ein Dammstück und eine kleine Steinbogenbrücke erhalten.

#### 4.4.3.3. STATIONSPLATZ HOLKAU (HOLKOV)

Der an der alten Chaussee gelegene Einkehrghasthof war eine wichtige Umspannstation für die Salzfahrten zwischen Mauthausen und Budweis. 1827 wurde das Ensemble als Stationsplatz Holkau der Pferdeisenbahn adaptiert. Daraus erklärt sich die von den im Zuge des Bahnbaues errichteten Stationsgebäuden abweichende Bauform. Das unter Denkmalschutz stehende Objekt war dem Verfall nahe, konnte jedoch von neuen Eigentümern und mit Unterstützung der Stiftung „Hereditas“ saniert werden. Es wird sich neben einer gastronomischen und touristischen Nutzung in einem Museum zum Thema Salzhandel im Allgemeinen und zu dem historischen Transportwesen auf Schiene und Straße widmen. In unmittelbarer Nähe, an der Straße nach Unterhaid (Dolní Dvořiště) liegt eine kleine sanierte Steinbogenbrücke.



Abb. 170 Einkehrghasthof Holkau (Holkov) vor der Renovierung.



Abb. 171 Einkehrghasthof Holkau (Holkov) während der Renovierung 1994.

#### 4.4.3.4. WACHTHAUS NETROWITZ (NETŘEBICE)

Bei dem nördlich von Netrowitz (Netřebice) gelgenen Bahnübergang ist ein Wachthaus erhalten geblieben; außerdem liegt hier an der alten Straße der Ort, an dem am 27., nach anderen Quellen am 28. Juli 1825 mit dem Spatenstich der Bau der Pferdeeisenbahn begonnen worden war. Der dafür verwendete Spaten ist erhalten geblieben.

#### 4.4.3.5. STATIONSPLATZ ANGERN (BUJANOV)

Die zweite Umspannstation auf böhmischem (tschechischem) Gebiet liegt unweit von Rozmital na Sumave (Rosental im Böhmerwald), direkt am Gleiskörper der an Stelle der Pferdeeisenbahn errichteten Dampfeisenbahnstrecke. Heute wird der ehemalige Stationsplatz als Schulgebäude genutzt. Die Unterschutzstellung erfolgte gemeinsam mit den Stationsgebäuden Budweis und Holkau im Jahr 1971, die Renovierungen zogen sich über fünf Jahre hin. In unmittelbarer Nähe der Station Angern wurde in einem Wachthaus, das für die Dampfstrecke errichtet worden war, das oben erwähnte kleine Museum zum Thema Pferdeeisenbahn eingerichtet. Durch Schulnutzung und Denkmalschutz scheint der Bestand des Stationsgebäudes bis auf weiteres gesichert.



Abb. 172 Stationsgebäude Angern (Bujanov) 2003.

#### 4.4.4. DIE ÜBERRESTE DER KUNSTBAUTEN DER GMUNDNER LINIE

Die Bahnstrecke zwischen Linz und Wels wurde in flachem Gelände errichtet, es bedurfte daher keiner großen Dammschüttungen. Das hatte jedoch zur Folge, dass heute kaum mehr sichtbare Spuren der entlang der Bundesstraße 1 verlaufenden Bahntrasse zu erkennen sind. Auf diesem Abschnitt haben sich das Linzer Stationsgebäude und das „Verzehrsteueramt“ auf dem Gelände des Südbahnhofes erhalten.<sup>252</sup> Diese beiden Gebäude sind im Kapitel der unter Denkmalschutz stehenden Objekte der Pferdeeisenbahn beschrieben. Das Bahnhofsgebäude Zizlau der 2,4 Kilometer langen Flügelbahn, die in das Mündungsgebiet der Traun führte, ist nicht mehr erhalten. Dort befanden sich außerdem noch ein zweites Hauptgebäude, ein großes Magazin für die Salzeinlagerung sowie eine Gleisanlage, die die Umladung der Salzfracht von den Salzwagen auf Schiffe oder Flöße, oder in das Magazin ermöglichten.

Der Stationsplatz Zizlau war die flächenmäßig größte Anlage der Pferdeeisenbahn zwischen Budweis und Gmunden.

Der erste Stationsplatz der Südstrecke Richtung Wels war Neubau, der ebenfalls nicht mehr vorhanden ist.



Abb. 173 Stationsplatz Zizlau, Ansicht



Abb. 174 Stationsplatz und Wirtshaus Zizlau um 1928, Ende des 20. Jahrhunderts abgebrochen.

<sup>252</sup> Hajn, Die Pferdeeisenbahn, S. 138.

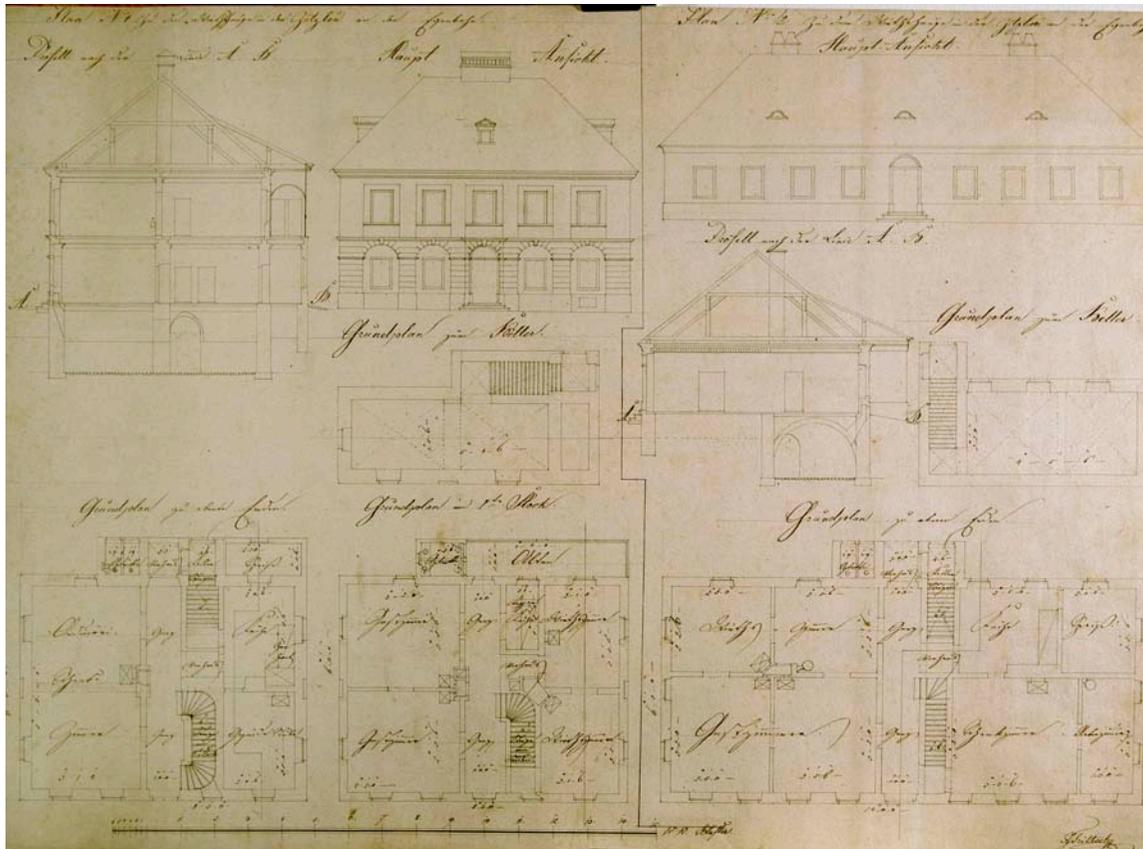


Abb. 175 Stationsplatz und Wirtshaus Zitzlau, Pläne.



Abb. 176 Wels, Josefsplatz. Durch das Haus am linken Bildrand verlief die Trasse der Bahn. Unter der Uhr des heute geschleiften „Semmelturm“ ist die Inschrift „Bahnzeit“ zu lesen. Um 1930.

#### 4.4.4.1. PACKHOF MAXLHAID („SEEAUHOFF“)

Der Stationsplatz westlich von Marchtrenk, 23 Kilometer von Linz entfernt, diente ausschließlich dem Frachtenverkehr und war als Wohngebäude mit Stallungen und Schmiedewerkstätte ausgelegt. Die Anlage wurde nicht neu errichtet, sondern der landwirtschaftlich genutzte „Seeauhof“ durch die Eisenbahngesellschaft erworben und adaptiert. Von 1834 bis 1856 wurde die Frachtstation von Zügen der Pferdeeisenbahn angefahren, von 1856 bis 1859 wurde Maxlhaid als Frachtbahnhof für den Dampfbetrieb genutzt.

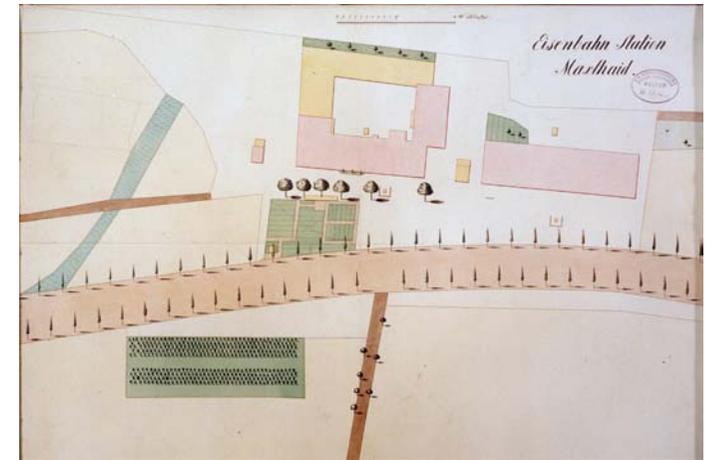


Abb. 177 Packhof Maxlhaid, Lageplan.

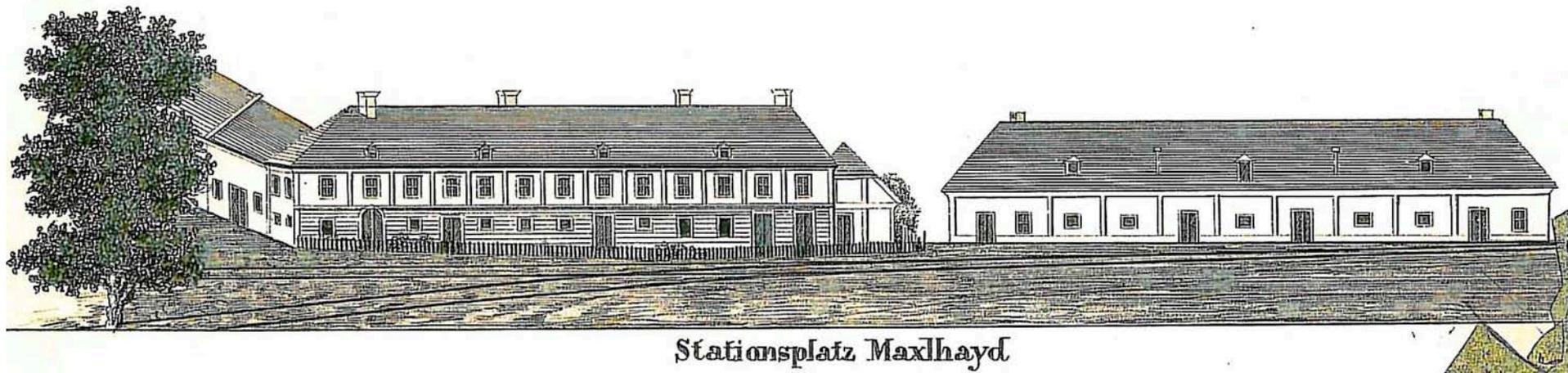


Abb. 178 Packhof Maxlhaid um 1840.

Die Stallungen boten bis zu hundert Pferden Platz, eine schon zu Beginn dort eingerichtete Betriebskantine war der Beginn für den bis heute bestehenden Gasthaus- und Hotelbetrieb. Im ehemaligen Verwaltungs- und Wohngebäude, das in unmittelbarer Nähe des ehemaligen Stallgebäudes gelegen ist, stürzte im Jahr 1905 der Mittelteil ein.<sup>253</sup> Dieser Gebäudeteil wurde nicht wiedererrichtet, weshalb heute zwei nebeneinander gelegene mit Walmdächern bedeckte Häuser erhalten sind. Im Schuppen des Hofes der Stallungen wurde ein kleines, jedoch äußerst informatives Museum zu den Themen Betrieb der Pferdeeisenbahn und Traunschiffahrt eingerichtet. Bemerkenswert ist auch der im Jahr 2000 nach Originalplänen nachgebaute Salztransportwagen, der auf der Bahn zum Einsatz gekommen war.<sup>254</sup>



Abb. 179 Packhof Maxlhaid, nach dem Einsturz des Mittelteil des Hauptgebäudes bestehen heute zwei eigenständige Gebäude.



Abb. 180 Packhof Maxlhaid, Ansicht, Schnitt.

<sup>253</sup> Siehe S. 186.

<sup>254</sup> Vgl. Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Archiv, Zahl 216, Josef Sames, handschriftliche Bestandsliste vom 20. März 1928.

#### 4.4.4.2. STATIONSPLATZ LAMBACH.

Der langgestreckte, 25 Fensterachsen aufweisende, zweigeschossige Stationsplatz liegt bei Kilometer 41,5 am rechten Traunufer. Er ist bei den unter Denkmalschutz gestellten Objekten beschrieben. Leider sind anlässlich des Umbaues zu Wohnungen die ursprünglichen, das Aussehen stark prägenden Kastenfenster wohl aus Kostengründen durch tief in den Leibungen sitzende Fenster mit Isolierverglasung ersetzt worden; auch die Dachdeckung und die Putzoberfläche wurden verändert. Der Bahnhof Lambach war Amts- und Wohngebäude, besaß Stallungen für etwa hundert Pferde und hatte beim Passagierdienst den stärksten Umsteigeverkehr. Von hier verkehrten die Stellwägen nach Salzburg und Ried im Innkreis. Mit einer Gastwirtschaft und seinen für Übernachtungen ausgestatteten Zimmern wurde der Stationsplatz zum weltweit ersten „Bahnhofshotel“.<sup>255</sup>

In unmittelbarer Nähe wurde die Traun auf einer 106 Meter langen sechsjochigen Brücke in neuneinhalb Metern Höhe überquert. Die Brückenkonstruktion war eine nach dem amerikanischen Ingenieur William Howe (1803 - 1852) benannte Fachwerkkonstruktion. Dabei waren die Druckstäbe aus Holz gefertigt, als Zugglieder dienten Rundeisenstangen. Die Brücke war bis 1887 in Verwendung und wurde an selber Stelle durch eine eiserne Fachwerksbrücke ersetzt. Franz Pfeffer konnte noch Reste der Holzpylonen im Fluss feststellen, heute sind nur noch Reste der Widerlager zu erkennen.<sup>256</sup>

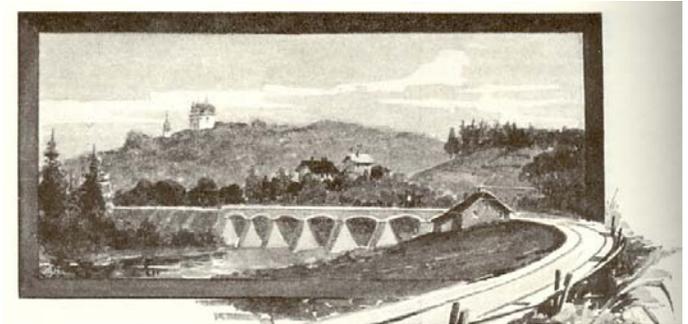


Abb. 181 Traunbrücke unweit des Stationsplatzes Lambach. Sie hatte eine Länge von 106 Metern, für die Bahnstrecke Lambach - Gmunden Seebahnhof wurde an der selben Stelle eine Eisenkonstruktion errichtet.

<sup>255</sup> Siehe: Pferdeeisenbahnmuseum „BAHNZEIT“, Maxlhaid bei Wels.

<sup>256</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeeisenbahn, S. 72.

Brücke und Stationsplatz Lambach wurden nach der Errichtung der Station Lambach der Westbahn in „Alt-Lambach“ umbenannt, seit 1894 befinden sich die Objekte im Gemeindegebiet von Stadl-Paura.

#### 4.4.4.3. STATIONSPLATZ ENGELHOF.

Der 1836 eingerichtete Stationsplatz Engelhof lag bei Kilometer 65,3 am höchsten Punkt der Südstrecke (471,1 Meter Seehöhe) oberhalb von Gmunden. Von hier gingen die in Engelhof zusammengestellten Transporte fahrplanmäßig um fünf Uhr früh nach Norden, um mittags mit dem zur selben Zeit von Maxlhaid nach Süden abgegangenen Zug in Lambach zusammenzutreffen. Engelhof und Maxlhaid waren die beiden Stationsplätze der Gmundner Linie, die nicht für den Bahnbetrieb errichtet worden waren, sondern in adaptierten Gutshöfen („Seeauhof“, „Engelbauer“) eingerichtet wurden. Die Pläne für die Stallzubauten haben sich erhalten.<sup>257</sup>

Nachdem 1859 die Linie ab Lambach zu einer mit Dampf betriebenen Flügelbahn der neuen Kaiserin Elisabeth-Bahn geworden war, wurde hier der Rollbockbetrieb eingeführt. Dabei wurden die Wagen mit Normalspur auf Schmalspur-Fahrgestelle („Rollböcke“) gesetzt. 1903 erfolgte der Umbau der gesamten Strecke auf Normalspur.<sup>258</sup>

Bis 1996 war diese Station der Traunseebahn (Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf), die von der Firma Stern und Hafferl betrieben wird, in Funktion und damit der älteste in Betrieb befindliche Bahnhof der Welt.<sup>259</sup> Nachdem der Seebahnhof in Gmunden-Traundorf einem Hotelprojekt weichen soll, gelangt auch der Bahnhof Engelhof zum Verkauf. Sein Erhalt scheint jedoch gesichert, da die Eigentümerin der Bahnstrecke, die Österreichischen Bundesbahnen, als eine Körperschaft öffentlichen Rechts Kraft gesetzlicher Vermutung dem §2 des Denkmalschutzgesetzes unterliegt. Zudem ist

<sup>257</sup> Ebenda, S. 118.

<sup>258</sup> Oberösterreichisches Landesarchiv Linz, Sammlung „Bergauer“, Pläne und Karten, Mappe 1, Nr. 13, Plan für die neue Stallung in Engelhof bei Gmunden.

<sup>259</sup> Aschauer, Oberösterreichs Eisenbahnen, S. 28.

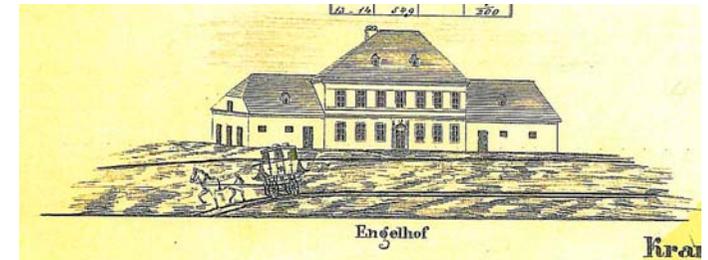


Abb. 182 Stationsplatz Engelhof um 1840



Abb. 183 Stationsplatz Engelhof heute.



#### 4.4.4.4. AUFSITZPLATZ IN GMUNDEN/TRAUNDORF, ANNASTRASSE 1.

Vom heutigen Gmundner Stadtteil Traundorf befand sich der Kopfbahnhof für die nach Linz abgehenden oder von dort eintreffenden Personenzüge der Pferdeeisenbahn. Die Strecke wurde mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von zehn bis fünfzehn Stundenkilometern in ungefähr sechseinhalb Stunden zurückgelegt. Der Aufsitzplatz diente außerdem als Wohngebäude, war auch Sitz der Bahnverwaltung und enthielt die Einschreibzimmer, in denen die Fahrscheine gelöst wurden. Im Unterschied zu den anderen Stationsplätzen gab es in Traundorf keine Pferdehaltung. In unmittelbarer Nähe haben sich zwei aneinander gebaute Magazingebäude erhalten, da die Anlage auch als Güterbahnhof für Gmunden diente.<sup>260</sup>

Von Gmunden-Traundorf führte die Bahn einerseits über ein Steilstück, das 34 Promille aufwies, auf das Plateau nach Engelhof und andererseits über das 1,1 Kilometer lange Streckenstück über die Traunbrücke zu den alten Salzmagazinen im Rathaus. Dieses Teilstück wurde nur mit Pferden betrieben. Erst 1870 konnte die Trasse zum neuen Seebahnhof, der an Stelle des ärarischen Zeughauses errichtet worden war, gemeinsam mit den neuen Hafenanlagen in Betrieb genommen werden. Dadurch konnte die Trasse in das Zentrum Gmundens aufgelassen werden und das Aufnahmegebäude in der Annastraße in Traundorf in ein Wohnhaus umgewandelt werden, 1875 wurde das Gebäude aufgestockt. Der Seebahnhof war demnach nie Teil der Pferdeeisenbahn, sondern wurde seitens der verstaatlichen Kaiserin Elisabeth-Bahn für den Dampfbetrieb errichtet.

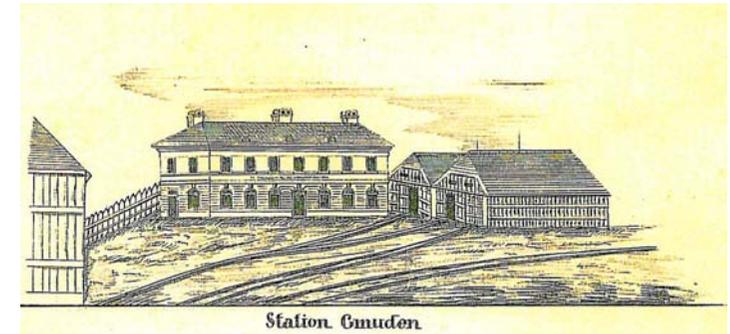


Abb. 185 Kanzleigebäude und Aufsitzplatz in Gmunden/Traundorf um 1840.



Abb. 186 Seebahnhof Gmunden/Traundorf 2008.

<sup>260</sup> Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeeisenbahn, S. 118.

#### 4.4.4.5. WACHTHÄUSER AN DER STRECKE LINZ – GMUNDEN

Zu den 14 Stationsplätzen und Packhöfen für den Personen- und Frachtenverkehr entlang der Linie Linz – Gmunden waren für den Streckendienst 21 Wachthäuser errichtet worden. Der Großteil wurde demoliert oder stark überformt. Das betrifft vor allem die Wachthäuser Nr. 15 bis Nr. 21 auf der Strecke von Stadl-Paura bis Gmunden. Für die geplanten Unterschutzstellungen muss noch geklärt werden, ob weitere Wachthäuser auf diesem Streckenabschnitt in bestehenden Gebäuden aufgegangen sind.

	<b>Bezeichnung</b>	<b>Gemeinde</b>	<b>Zustand 2007</b>
1	Wiener Straße 179-181	Linz	Demoliert
2	Spaunstraße	Linz	Demoliert
3	Kaindlstraße 41	Leonding	Demoliert
4	Trauner Kreuzung	Pasching	Demoliert
5	Neubauerstraße 42	Hörsching	Demoliert 2008
6	Trindorferstraße 8	Hörsching	Guter Zustand
7	Bärenstraße 15	Marchtrenk	Verändert
8	Pangerlhaus	Marchtrenk	Nachfolgebau
9	Zieglerstraße 29	Wels	Nachfolgebau
10	Dragonerstraße 9	Wels	Demolierung beabsichtigt
11	Berg 7	Wels	Verändert
12		Edt bei Lambach	Demoliert
13	Kreisbichl Nr. 8	Edt bei Lambach	Sanierungsbedürftig
14	Traunbrücke	Edt bei Lambach	Demoliert
15	Stadl-Paura	Stadl-Paura	Demoliert
16	nicht lokalisiert	?	?



Abb. 187 Wachthaus Nr. 6, Hörsching



Abb. 188 Wachthaus Nr. 7, Marchtrenk

17	nicht lokalisiert	?	?
18	nicht lokalisiert	?	?
19	Gschwandtner Straße	Laakirchen	Demoliert
20	nicht lokalisiert	?	?
21	Gmunden	Gmunden	Nachfolgebau

Von den 21 Objekten sind zwölf bereits abgebrochen und teilweise durch Neubauten ersetzt worden, fünf sind, wenn auch verändert, noch erhalten. Bei fünf weiteren Wachthäusern muss erst der Standort geklärt werden, um Näheres über den Zustand aussagen zu können.



Abb. 189 Wachthaus Nr. 9, Wels, Zieglerstraße 27



Abb. 190 Wachthaus Nr. 10, Wels, Dragonerstraße 9



Abb. 191 Wachthaus Nr. 11, Wels, Berg 7



Abb. 192 Wachthaus Nr. 13, Kreisbichl Nr. 8

#### 4.4.4.6. TRASSENSTÜCK ZWISCHEN WELS UND LAMBACH

Bei einer Begehung zur Suche von Resten der Pferdeisenbahn konnte 2007 durch Heinz Schludermann und Christian Steingruber ein gut erhaltenes sieben Kilometer langes Trassenstück oberhalb des linken Traunufers dokumentiert werden. Neben einem alten Schwemmkanal zieht sich die nach dem Bau der Westbahn aufgelassene Strecke durch Waldstücke und ist größtenteils noch gut erkennbar. Beginnend bei Wels-Berg führt die Trasse nach Au bei der Traun, Saag bis Kreisbichl. Die Wachthäuser Nr. 11, Berg 7 und Nr. 13 in Kreisbichl Nr. 8 sind hier, wenn auch stark verändert, noch vorhanden. Wachthaus Nr. 12 ist bereits demoliert.



Abb. 193 Streckenstück bei Au bei Wels, 2008

#### 4.4.4.7. SCHÜTZENSWERTE STRECKENABSCHNITTE

Für Trassenabschnitte der Pferdeisenbahn, für die eine geplante Stellung unter Denkmalschutz in Frage kommen, wäre der Abschnitt zwischen Wels und Lambach der einzig noch erhaltene Streckenteil der Gmundner Linie. Auf der Budweiser Linie sind dies die Bereiche der großen Doppelschleife an der Staatsgrenze bei Eisenhut, der Abschnitt im Kleinen Gusental bei Neumarkt und der Streckenteil beim ehemaligen Stationsplatz Oberndorf in Gallneukirchen.



Abb. 194 Streckenstück bei Saag, 2008

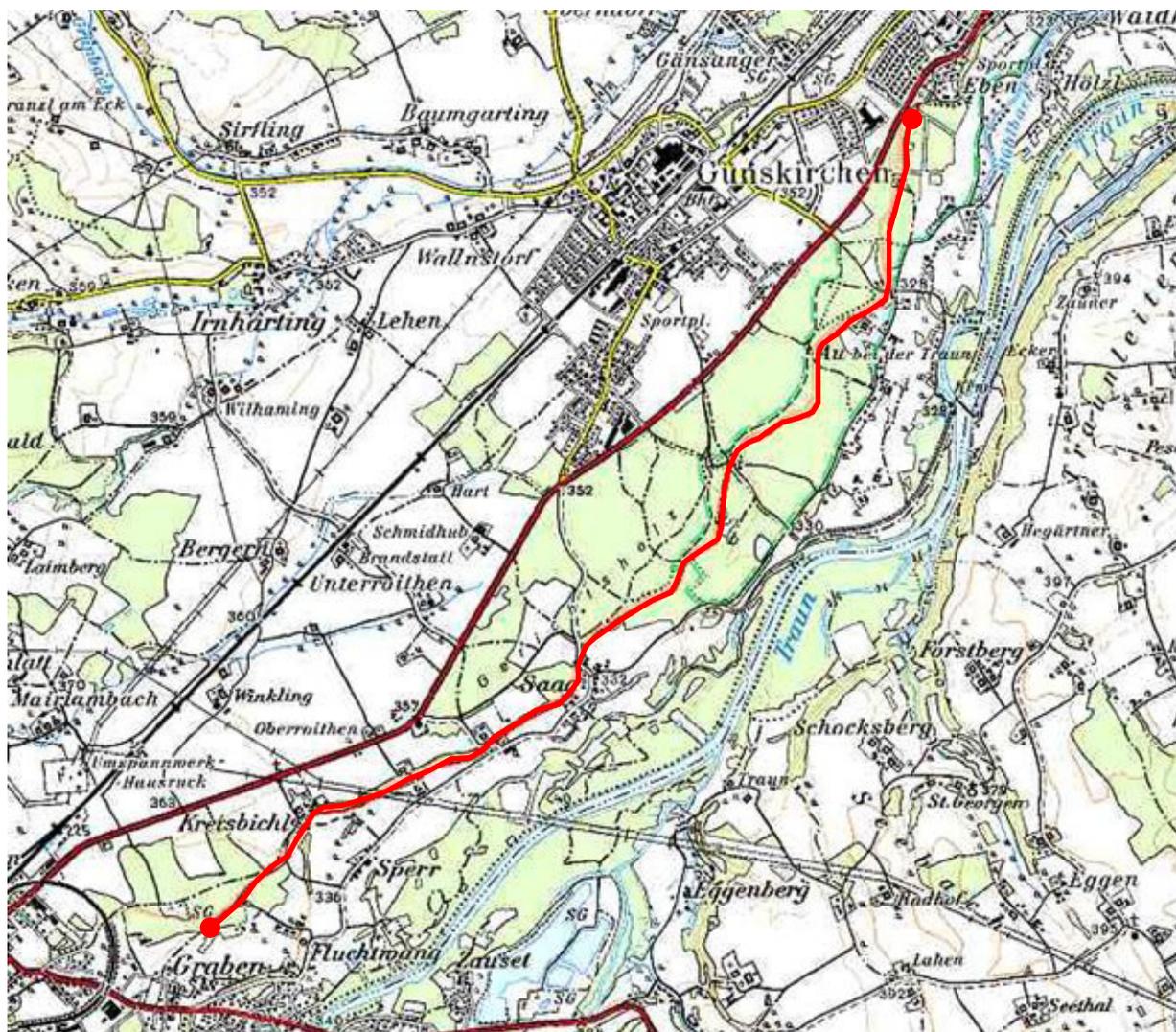


Abb. 195 Streckenverlauf der Südstrecke von Au an der Traun bis Kreisbichl bei Lambach.

— Streckenverlauf

## **5. ERGEBNISSE, VORSCHAU**

### **5.1. DER UMGANG MIT DEN RESTEN DER PFERDEEISENBAHN, DISKREPANZ ZWISCHEN THEORIE UND PRAXIS DER DENKMALPFLEGE**

Bei der Befassung mit dem Thema Pferdeisenbahn als eines der hervorragendsten Beispiele der Technikgeschichte in Österreich zeigten sich große Unterschiede zwischen der theoretischen Befassung mit Relikten einer stillgelegten Bahnstrecke und dem tatsächlichen Umgang durch die betroffene Bevölkerung. Das vordringliche Desiderat liegt in einer möglichst großen Annäherung der nur anscheinend divergierenden Inhalte.

Als 1874 der Grund- und Immobilienbesitz der Bahngesellschaft versteigert worden war, kam es zu einer Zerstückelung des Bahngrundes und zu einer Umnutzung der Gebäude. Gusschienen und Schienenholz wurde verwertet, die aufwändigen Steinschüttungen als Entnahmestellen für Baumaterial genutzt. Da sich der Denkmalschutzgedanke und seine rechtliche Umsetzung mit dem Denkmalschutzgesetz 1923 erst vierzig Jahre nach der Stilllegung der Relikte annehmen konnte, waren bis dahin für das Weiterbestehen im wesentlichen folgende Gründe maßgeblich:

Entweder konnten Trassenstücke als Wege für die landwirtschaftliche Nutzung weiterverwendet werden,

oder sie lagen in unzugänglichen Waldgebieten,

oder die Gebäude konnten ohne größere Umbauarbeiten einer Neunutzung zugeführt werden,

oder die Trasse und die Gebäude störten nicht die Bewirtschaftung

oder sie bedurften keiner zu großen Instandsetzungsarbeiten.

Die gewichtigsten Gründe die die Bemühungen behindern die Restbestände der Pferdeisenbahn sinnvoll zusammenzuführen, liegen sicher in den zahlreichen Eigentümern und deren unterschiedlichen Interessen

Entscheidend für die Erhaltung nicht mehr in Betrieb befindlicher Verkehrsbauten ist das Erkennen der Werte dieser Relikte als wichtiges Beispiel des Verkehrswesens und der Ingenieurbaukunst. Auch nach der Stilllegung verweisen diese Bahnen auf die kulturtechnische Leistung einer Gesellschaft bei der Planung, beim Bau und beim Betrieb dieser Anlagen. Handelt es sich darüber hinaus, wie im Fall der Pferdeisenbahn, um das erste Projekt dieser Art mit Auswirkungen, die für ein ganzes Jahrhundert namensgebend waren, so scheint kein Zweifel über den großen Wert und am Erhalt zu bestehen.

Die wissenschaftliche Befassung mit diesem Themenkreis bildet die Grundlage für die unbestreitbare Darstellung der Bedeutung dieser frühen Bauten des Eisenbahnwesens. In weiterer Folge bedarf es eines großen Maßnahmenkataloges die seitens der Wissenschaft formulierten Erkenntnisse in den physischen Erhalt der vorhandenen Relikte umzusetzen. Dabei ist ein Zusammenspiel aller Betroffenen notwendig.

## 5.2. UMSETZUNG DES DENKMALSCHUTZES

Während zurzeit Bemühungen unternommen werden möglichst Vieles zum Thema Pferdeisenbahn zu erhalten und zu entdecken werden trotzdem laufend Relikte geschleift oder wissentlich oder unwissentlich zerstört.

Die Gründe dafür liegen meist in einem Konflikt zwischen den Interessen des Einzelnen und denen der Öffentlichkeit. Die Absicht der Gesellschaft, kulturelle Errungenschaften früherer Generationen für künftige zu erhalten, wird oft seitens der direkt Betroffenen als unzulässiger Eingriff in das Privateigentum empfunden.

Die Problematik ist nicht neu und liegt auch in dem auf den ersten Blick nur mehr schwer zu erkennenden Wert den die Reste dieses einst so bedeutenden Verkehrsweges darstellen. Das Bundesdenkmalamt war und ist die einzige Behörde die mittels Unterschutzstellungen einen längerfristigen Weiterbestand des Denkmalbestandes sicherstellen kann. Durch die Feststellung, dass die Erhaltung eines Denkmals im öffentlichen Interesse gelegen ist, besteht in Folge eine Erhaltungspflicht seitens des Eigentümers. Der sich aus dieser Feststellung ergebende Eingriff ins Privateigentum erzeugt bei vielen Denkmalbesitzern eine ablehnende Haltung gegenüber der Behörde, zumal die für die oft notwendigen Sanierungsmaßnahmen zugesprochenen finanziellen Mittel meist nur einen geringen Anteil der Gesamtkosten abdecken. Zu dem hat sich auch innerhalb der mit Denkmalpflege befassten Institutionen ein genereller Wandel des Denkmalbegriffes ergeben:

Es war gängige Praxis bei einem aus vielen Einzeldenkmalen bestehenden Ensemble einige repräsentative Beispiele auszuwählen, um sie „pars pro toto“ für die Nachwelt zu erhalten. Dies galt auch für den Restbestand der Pferdeisenbahn. Wie in dieser

Arbeit beschrieben, ging man bereits bei der ersten Unterschutzstellung im Jahr 1928 von der Überlegung aus, sich eines Einzeldenkmales anzunehmen und dafür andere, in schlechterem Zustand befindliche, dem Verfall preiszugeben. Ein solch exemplarische Denkmal stellt zum Beispiel die doppelbogige Kronbachbrücke bei Waldburg dar, die seither als das zweitälteste technische Denkmal Österreichs repräsentiert, nach dem Radwerk IV in Vordernberg aus dem selben Jahr.

Durch das Auswählen nur bestimmter Überreste ergab sich jedoch das Problem einer Einzelwertung der Denkmale, die aber auf Grund ihrer Funktion gleichwertige Einzelteile für die Bildung eines Ganzen waren. Dadurch wurde es notwendig, bei geplanten neuen Unterschutzstellungen jedes Mal von Neuem den Grund für diese Maßnahme zu erläutern. Die Denkmalbehörde führt eine Unterschutzstellung bescheidenmäßig durch, was einer exakten Zuordnung des Denkmals auf die entsprechenden Grundstücksnummern bedarf. Bei der Aufarbeitung der betreffenden Akten im Denkmalamt war öfters festzustellen, dass die Erfassung der teils äußerst komplizierten Eigentumsverhältnisse auf große Schwierigkeiten stieß. In unwegsamem, teilweise dicht bewaldetem Gelände sind Baureste und Trassenführung nur schwer zu lokalisieren. Deshalb werden auch heute noch in Vergessenheit geratene Kunstbauten der Pferdeeisenbahn wiederentdeckt, wie dies im Jahr 2006 bei Hiltchen im Bereich der geplanten Mühlviertler Schnellstraße (S 10) der Fall war. Beim Unterschutzstellungsverfahren waren hier zwei Teilabschnitte von annähernd einem Kilometer betroffen. Diese kurze Strecke berührt Liegenschaften in zwei Katastralgemeinden, nämlich Hiltchen und Kerschbaum. Davon sind 16 Grundstücksnummern berührt, die sich im Eigentum von 14 einzelnen Personen befinden.<sup>263</sup>

Auch Günther Kleinhanns, Beamter im Landeskonservatorat für Oberösterreich des

Bundesdenkmalamt und Mitautor des Standardwerkes zur Pferdeeisenbahn, hat in einem von ihm verfassten Manuskript auf das Problem der großen Eigentümeranzahl hingewiesen.<sup>261</sup> Darin listete er die Eigentumsverhältnisse eines 54 Kilometer langen Streckenabschnitts der ehemaligen Pferdeeisenbahn im Gerichtsbezirk Freistadt auf. Von der Staatsgrenze bis Holzwiesen sind dabei 18 Katastralgemeinden betroffen:

Hiltschen, Kerschbaum, Rainbach, Summerau, Schwandt, Freistadt, Waldburg, Freistadt, Pernau, Zeiss, Neumarkt, Matzelsdorf, Trosselsdorf, Oberndorf, Unterweikersdorf, Gallneukirchen, Oberndorf, Holzwiesen. In diesen Katastralgemeinden sind 450 Grundstücke in den Mappenblättern erfasst, die teilweise oder ganz für den Bahnbetrieb genutzt wurden und heute unter zahlreichen Eigentümern aufgesplittert sind.

Diese Eigentümer als notwendige Partner für den Erhaltungsgedanken zu gewinnen wird zudem auch dadurch erschwert, dass der hohe kulturhistorische Wert, den die teilweise ruinösen Überreste darstellen, nicht immer erkannt wird. Die Anlage besitzt und besaß keine kunsthistorisch oder künstlerisch wertvollen Objekte, die im allgemeinen Bewusstsein ein Denkmal definieren und erhaltenswert erscheinen ließen. Erst im gesamten Zusammenhang der Anlage entsteht die bemerkenswerte Einheit. Der Errichtung der Bahnstrecken unterliegen rein ökonomisch-technischen Prinzipien. Das Erfassen kann nicht über das Einzelobjekt erfolgen, sondern erst der zeitlich-räumliche Ablauf entlang der Strecke bestimmt den Inhalt.

---

<sup>261</sup> Kleinmanns Günther, Die Pferdeeisenbahn Budweis – Linz – Gmunden, Historische Wertung, Bestandsaufnahme und Erhaltungsmaßnahmen aus der Sicht der Denkmalpflege, unveröffentlichtes Manuskript, Technische Universität Wien, 1972.

### 5.3. IDENTITÄTSBILDUNG.

Die einst prägende Bedeutung der Bahn als Mittel der Verbindung muss neuerlich gestärkt werden. Möglich scheint das Erreichen dieses Ziels durch Einbeziehen möglichst vieler Personen und Institutionen die an einer Erhaltung und Betreuung der Überreste interessiert sind. Dazu zählen die betroffenen Gemeinden, Vereine, Zusammenschlüsse von Interessensgemeinschaften aber auch das Beteiligen engagierter Personen oder Gruppen. Der bisher beschrittene Weg scheint sinnvoll und beispielgebend für ähnliche aufgelassene Bahnanlagen.

Entlang der gesamten ehemaligen Strecke von Budweis bis Gmunden entstanden neue Initiativen und Projekte. In Tschechien wurde in Budweis die Ausstellung über die Pferdeisenbahn des Südböhmischen Museums im ehemaligen Wachthaus Nr. 1 neu gestaltet. Weitere kleine Museen sind in Bujanov (ehemals Angern) und auf der Südstrecke in Maxlhaid bei Wels eingerichtet.

Der Verein der Freunde der Pferdeisenbahn initiierte die Rekonstruktion und den Betrieb eines fünfhundert Meter langen Streckenabschnittes in Kerschbaum. Der ehemalige Stationsplatz und Scheitelbahnhof wird als Museum und gastronomisch genutzt, aus heutiger Sicht scheint dadurch ein Weiterbestand für die absehbare Zukunft gesichert. Der Nachbau der Personenwagen „Hannibal“ (das Original befindet sich im Technischen Museum in Wien) und „Franz Josef“ sowie eines Salztransportwagens können hier nicht nur besichtigt sondern auch in Form einer Museumsbahn benutzt werden. Ebenfalls durch Privatinitiative entstand in der ehemaligen Packstation Maxlhaid in einem für die Bahn errichteten Hoftrakt ein kleines, aber sehr informatives Museum das nicht nur

den Bahnbetrieb sondern auch den ehemaligen Salztransport auf der Traun behandelt. Damit ist die Verbindung zu dem jahrhundertealten Verkehrsweg hergestellt in dessen Nachfolge die Pferdeeisenbahn eingetreten war.

#### **5.4. DIE TRASSE.**

Die Weiternutzung einer aufgelassenen Bahntrasse, des „toten Geleises“, konnte bei den Resten der Budweiser Linie gut umgesetzt werden. Seit dem Jahr 2000 ist die Strecke vom böhmischen Bujanov (Angern) durch das Mühlviertel bis Linz, zum Großteil direkt auf der historischen Trasse, durch einen Wanderweg erschlossen. Durch die verhältnismäßig ebene Streckenführung ist die Benutzung auch im Winter als Langlaufloipe nutzbar, durch zusätzliche Veranstaltungen, wie den „Pferdeeisenbahn Marathon“, wird zudem ein hoher Bekanntheitsgrad erzielt. Entlang der Strecke sind Informationstafeln aufgestellt, zusätzlich bietet ein Wanderführer eine genaue Streckenbeschreibung, zahlreiche Hintergrundinformationen und eine Wanderkarte mit genauer Auflistung der wichtigsten bautechnischen Relikte entlang des Weges. Technische Daten, sozialgeschichtliche Hintergründe und Anekdoten liefern wichtige zusätzliche Informationen.<sup>262</sup>

Diese der ursprünglichen Funktion als Verbindungsweg sehr nahekommende Nutzung

---

<sup>262</sup> Steinlechner Waltraud, Pferdeeisenbahn-Wanderweg, Von Bujanov nach Linz, Niederösterreichisches Pressehaus, St. Pölten-Wien

besitzt hohen Authentizitätsgrad und ermöglicht eine unaufwändige Erhaltung die ohne zweifelhafte Rekonstruktionsmaßnahmen auskommt. Die Befahrung des Weges zum Zwecke der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung erhöht zusätzlich die Bestandsdauer, da eine zerstörungsarme und der ursprünglichen Funktion nahe kommende Benutzung eines Denkmals seinen Weiterbestand am besten gewährleistet. Damit wird ein technisches Denkmal, versehen mit der Patina des Verfalls und dem Verschmelzen und Verwuchern mit der Natur zum prägenden Teil des ländlichen Raumes und einer einzigartigen Kulturlandschaft.<sup>263</sup> Zur Erhöhung der Attraktivität des Wanderweges entlang und auf der Bahntrasse trägt auch der Reiz des Entdeckens und Erkennens von Überresten des Bahnbetriebes bei, die unvermittelt am Weg durch Brückenfragmente, Einschnitte oder sichtbar werdende Schwellsteine in Erscheinung treten. Eine zusätzliche touristische Aufwertung entstand durch den ebenfalls auf Privatinitiative beruhenden Zusammenschluss der „Wirte der Pferdeeisenbahn“ die gastronomisch die Region Mühlviertel repräsentieren und auch Übernachtungsmöglichkeiten für die Benützung des in Etappen aufgeteilten Wanderweges anbieten.

Ein wesentlicher Stellenwert bei der Erhaltung der Bahnrelikte kommt den von der Trasse durchzogenen Gemeinden zu. Das Bewußtsein, im Gemeindegebiet wesentliche Erinnerungsstücke eines der ältesten Schienenwege zu besitzen, sollte die Erhaltung gegenüber unüberlegten und kurzsichtigen Zerstörungen aus wirtschaftlichen Interessen den Vorrang behalten. So sollte bei der Erstellung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen mit den zuständigen Landesbehörden und dem Bundesdenkmalamt im Vorfeld auf den ehemaligen Trassenverlauf Rücksicht genommen werden, zumal im engeren Umfeld der Gemeindeglieder das Wissen über die alte Bahn seit Langem

---

<sup>263</sup> dazu siehe: Stadler, Gerhard A., Technische Denkmale im ländlichen Raum, in: Land & Raum, Zeitschrift des Österreichischen Kuratoriums für Landtechnik und Landentwicklung (ÖKL), 3/2007, S. 17.

überliefert ist. Hier ist bei der Parzellierung und Schaffung von Bauland jedenfalls Rücksicht zu nehmen, auch die Verbesserung oder Erneuerung von Verkehrsbauten muss nicht selbstverständlich eine Zerstörung eines Kulturdenkmals zur Folge haben. Wird von Anfang an bei Planungen der Erhalt erwogen und rechtzeitig mit den Projektverfassern dahingehend Kontakt aufgenommen, können durchaus für Alle befriedigende Lösungen das Ergebnis sein. Als positives Beispiel dafür sei das Abändern der Trassenführung der Mühlviertler Schnellstrasse im Bereich der Doppelschlinge der Bahn in Hiltchen angeführt. Vielleicht wäre ein ähnliches Ergebnis für das auf der Südstrecke gelegene Wachthaus Nr. 5 möglich gewesen. Dort wurde im Gemeindegebiet von Hörsching eine Verlegung und Untertunnelung der Bundesstrasse 1 in der Art geplant, dass das davon betroffene Wachthaus der neuen Straße „im Wege“ stand. Das Projekt war bereits soweit fortgeschritten, dass auch nach Protesten aus der Bevölkerung und dem Einlangen der Ankündigung der geplanten Unterschutzstellung durch das Bundesdenkmalamt ein Umdenken und Umplanen offenbar nicht mehr möglich war. Trotz Behandlung des Themas in diversen Medien und Hinweis auf die an Überresten arme Südstrecke wurde das Wachthaus im April 2008 geschleift.

Für die betroffenen Gemeinden sollte die Tatsache eine „Pferdeeisenbahngemeinde“ zu sein als Kapital nicht nur im touristischen Bereich sondern auch etwas Identitätsbildendes und Einzigartiges bedeuten. Man wird offenbar in diese Richtung gedacht haben, als man Schiene, Rad und Eisenbahnbrücke in die Wappen der Mühlviertelgemeinden Rainbach und Waldburg einführte.

### 5.5. DER HISTORISCHE SALZWEG

Die Pferdeeisenbahn war ein Teil der Transportkette des Salzes aus dem oberösterreichischen Kammergut und hatte auf dem Weg nach Norden bis Linz als Vorgängerin die Traunschiffahrt. Um das Verständnis für den historischen Salzweg zu stärken ist es notwendig, seine Überreste im selben Maße wie die der Pferdeeisenbahn zu schützen und zu erhalten. Die fast fünfhundert Jahre alte Transportlinie von den Abbaustätten des Hallstätter Salzberges und Ischls über 130 Kilometer bis an die Donau kann den kultur- und wirtschaftshistorischen Stellenwert der UNESCO-Welterberegion besser erkennbar machen.

Die Besonderheit der Salzverfrachtung lag in ihrer unterschiedlichen Form: in Wasser gelöst als Sole, als Stöckelsalz und Faßsalz. Der Ausbau der Transportwege war notwendig geworden, da es ab dem 16. Jahrhundert der Hofkammer in Wien zunehmend besser gelang, die österreichischen Erblände, und da vor allem Böhmen, von der Konkurrenz des Salzburger- und bayerischen Salzes abzuschneiden und mit eigenem Produkt zu versorgen.<sup>264</sup> Nach den spanischen Erbfolgekriegen zu Beginn des 18. Jahrhunderts war es gelungen sämtliche ausländische Salzimporte, auch aus Sachsen, zu verbieten. Damit war das kaiserliche Monopol für die Versorgung Böhmens mit dem Salz aus Hallstatt und Ischl gesichert. Die Erschließung des Ischler Salzberges 1563 und die Produktionssteigerungen in Hallstatt machten es 1607 notwendig aus Holzangel die Versiedung nach Ebensee zu verlegen. Die dadurch notwendig gewordene Soleleitung hatte eine Länge von 34 Kilometern und bestand aus rund 13.000 bis zu viereinhalb

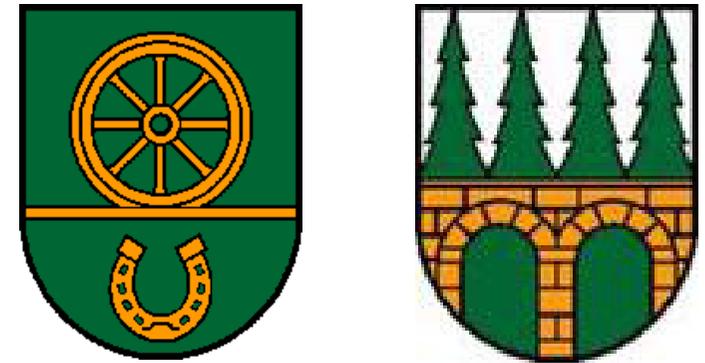


Abb. 196 Wappen der Mühlviertler Gemeinden Rainbach (links) und Waldburg mit der Großen Kronbachbrücke.

<sup>264</sup> Siehe dazu: Schraml Carl, Der Weg des Salzes von Hallstatt nach Linz. In: Blätter für Geschichte der Technik, Heft 1, Wien 1932, S. 158 f.

Meter langen Holzröhren.<sup>265</sup> Von der Ebenseer Sudhütte kam das fertige Salz auf Zillen über den Traunsee nach Gmunden. Dort lag im Kammerhof die Zentrale des habsburgischen Salzhandels. Auf der Traun ging das „Gmundner Salz“ bis Stadl, wo umgeladen wurde.

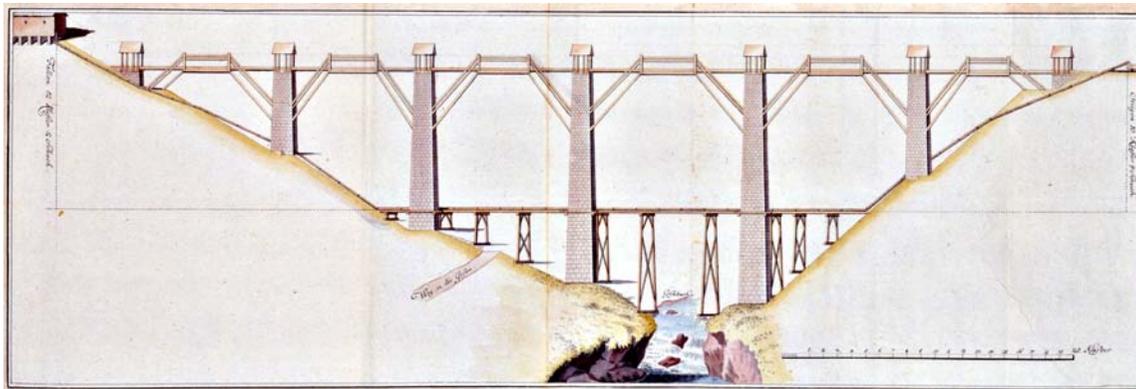


Abb. 197 Soleleitungsbrücke Gosauzwang

In Zitzlau an der Traunmündung in die Donau wurde für die Donaufahrt umgeladen oder für den Landtransport durch das Mühlviertel über den „Goldenen Steig“ durch den Böhmerwald an die Moldau gebracht. Nach dem Bau der Chaussee wurde dieser Landweg von Mauthausen aus bis Budweis befahren, bis das Salz von der Bahn befördert wurde.

Nur mehr wenige Überreste dieses wichtigen Frachtweges sind erhalten geblieben:

<sup>265</sup> Über die Entwicklung des Hallstätter Salzwesens siehe: Idam Friedrich Valentin, Gelenkte Entwicklung. Industriearchäologie in Hallstatt. Industrielle Muster unter der alpinen Idylle. Dissertation, Technische Universität Wien 2003.

### BAD GOISERN-STEEG, SEEKLAUSE

Aus der Zeit vor der Soleleitung hat sich in Steeg am Hallstätter See die Seeklause erhalten. Der heutige Zustand führt auf das 1564 und 1573 zurück. Das Holzbauwerk regelte den Wasserstand der oberen Traun, die durch die wechselnden Wasserstände nur schwer befahrbar war. Mit der Klause war es möglich geworden den Salzzillen für die Talfahrt und die Gegenzüge aber auch für die Holzdrift die nötige Tauchtiefe sicher zu stellen. Die eigentliche Klause besteht aus zwölf hölzernen, mit Steinen gefüllten Kästen, die quer über den Ausfluß des Hallstätter Sees stehen. Die elf Zwischenräume können durch vertikal gestellte Tore verschlossen werden. Die Drehachsen liegen nicht in der Mitte der Tore, so daß sie in die Strömung einpendeln können. Um den Druck von den Klausentoren zu nehmen wurde flußabwärts ein etwas niedriger Zwischenstau gebaut. Das 110 Meter lange Bauwerk dient noch heute der Wasserstandsregulierung des Sees. Damit gehört die Seeklause mit ihrem seit fast 500 Jahren Bestehen zu den ältesten technischen Denkmälern und zu den größten.<sup>265</sup>

### SOLELEITUNG-BRÜCKE „GOSAUZWANG“.

Die 34 Kilometer lange Soleleitung vom Salzberg in Hallstatt über Ischl nach Ebensee wurde von 1595 bis 1607 errichtet. Die Querung des Gosaubaches war dabei das am schwierigsten zu bauende Teilstück. Von dem ersten Bauwerk, das den Bach in geringer Höhe überspannte und die Sole in einer Druckleitung, unter „Zwang“, über eine Böschung hinaufführte blieb nur der Name erhalten. 1757 wurde das noch heute bestehende Brückenbauwerk errichtet. Die fünf Pfeiler messen an der Basis vier Meter, am Auflager 2,4. Die aus Kalksteinquadern gebauten Brückenpfeiler sind bis zu 30 Meter hoch und trugen ursprünglich hölzerne Sprengwerke, die einen Aquädukt von

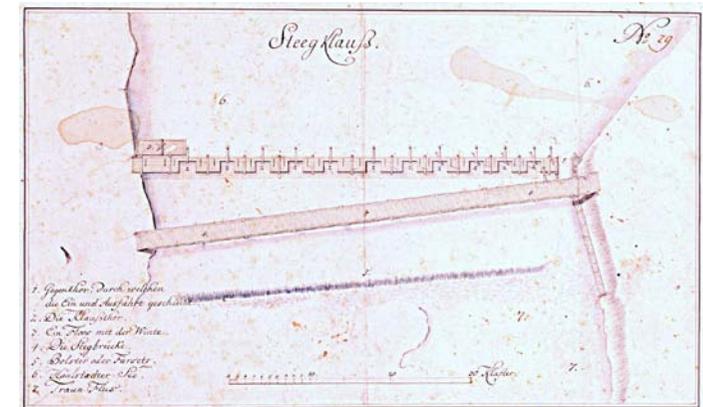


Abb. 198 Bad Goisern-Steeg, Seeklause

133 Metern ergaben. Die Brücke dient nach wie vor der Soleleitung und<sup>266</sup> ist in einem gutem Bauzustand.

### **GMUNDNER TRAUN**

Ab Ebensee, wo die Sole zum fertigen Produkt verarbeitet wurde und wird, gelangte das Salz auf Zillen (Plätten, Traunern) über den Traunsee nach Gmunden. Wie der Hallstätter See war auch beim Ausfluß des Traunsees durch ein Klause der Wasserstand der Gmunder Traun regelbar, deren spärliche Überreste von der Gmundner Traunbrücke aus erkennbar sind. Das größte Hindernis für den Salztransport unterhalb des Sees war der Traunfall, der schon im 14. Jahrhundert durch einen Kanal umgangen und in der Folge immer wieder verbessert wurde. Die 1416 erbaute Anlage besteht teilweise noch heute. Ein Holzgerinne mit 30 Promille Gefälle verband bei einer Breite von sieben Metern , einer Tiefe von 1,20 Metern auf einer Länge von 396 Metern das Oberwasser mit dem Unterwasser der Traun.<sup>267</sup> Vor einem Zugtor wurde das Wasser angestaut und nach dem Öffnen schossen die Zillen mit einer Geschwindigkeit von acht Metern in der Sekunde flussab, die annähernd vierhundert Meter waren in 50 Sekunden zurückgelegt.

In Stadl bei Lambach war der große Umladeplatz für die aus Gmunden eingetroffenen Salzkufen, da der Fluß ab hier an Breite zunahm und entsprechend das Fahrwasser seichter wurde, so daß Fracht reduziert werden musste. Das Salz konnte in großen Magazingebäuden zwischengelagert werden, die, wie auch das weitläufige Manipulationsgelände unter der Verwaltung des Stiftes Lambach stand, das auch beim

---

265 Schraml, Weg des Salzes, S.160.

267 Ebenda, S.161.

Rücktransport der Zillen auf Fuhrwerken über die Welser Heide von der SalzschiFFfahrt profitierte. Ab hier übernahmen die Stadler Schiffsleute den Salztransport bis in das Mündungsgebiet der Traun in die Donau. Dort, in der Zizlau, wurde abermals umgeladen. Auf Schiffen mit wesentlich größerem Ladevolumen, den bayerischen Cloh- oder Kehlheimer Plätten, übernahmen die Zizlauer Schiffsleute den Weitertransport auf der Donau ans andere Ufer nach Mauthausen, wo von den Mühlviertler Salzbauern die Fracht auf Fuhrwerken über die Chaussee nach Norden an die Moldau ging.

Je nach den auf der Traun verkehrenden Schiffstypen waren sieben bis zehn Schiffsleute bei jeder Talfahrt eingesetzt. Da bis zu zwanzig Transporte am Tag abgingen war eine große Zahl von Männern bei dieser gefährlichen aber einträglichen Arbeit im Einsatz. Allein in Stadl wohnten zu Beginn des 19. Jahrhunderts 190 Schiffer.

Die Überreste, die von dem über fünfhundert Jahre lang bestehenden historischen Salzweg von den Produktionsstätten in Hallstatt und später Ischl in und entlang der Traun noch vorhanden sind bedürfen einer aktuellen Bestandserhebung und des Schutzes als technische Denkmale. Gemeinsam mit den Relikten der Pferdeeisenbahn bilden sie die Grundlage für den wirtschaftlichen und kulturellen Reichtum einer Region, die mit Hallstatt nicht nur für eine bronzezeitliche Kulturepoche namensgebend war, sondern auch als Denkmalgebiet von so herausragender Bedeutung ist, dass es 1997 in die „World Cultural Heritage“-Liste der UNESCO aufgenommen wurde.

## 6. LITERATUR

Aschauer Franz: Oberösterreichs Eisenbahnen, Geschichte des Schienenverkehrs im ältesten Eisenbahnland Österreichs, hg. vom Amt der OÖ. Landesregierung in Linz, Wels 1964.

Bacher Ernst (Hg.): Kunstwerk oder Denkmal? Alois Riegls Schriften zur Denkmalpflege, Wien-Köln-Weimar 1995.

Bacher Ernst: Alois Riegl und die Denkmalpflege, Wien 1995.

Brückler Theodor, Nimeth Ulrike: Personenlexikon zur österreichischen Denkmalpflege. Horn 2001.

Brückler Theodor: Vom Konsilium zum Imperium. Die Vorgeschichte der österreichischen Denkmalschutzgesetzgebung. Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege (ÖZKD), Heft 45, 1991.

Brunner Johann: Die Pferdeeisenbahn, Pferde- und Dampfbetrieb und Projekte auf 1106 mm Spurweite, Freunde der Pferdeeisenbahn, Linz, 1999.

Butschek Felix: Europa und die industrielle Revolution. Wien – Köln – Weimar 2002.

Demus Otto: Nachruf auf Erwin Hainisch. In: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege (ÖZKD), Heft 19, 1965.

Dinhobl Günter: Die Semmeringbahn. Der Bau der ersten Hochgebirgsbahn der Welt, München 2003

Edinburgh Evening Courant, 1. März 1827, zit. nach Feiler, Die alte Schienenstraße.

Enderes Bruno: Die „Holz- und Eisenbahn“ Budweis - Linz, das erste Werk deutscher Eisenbahnkunst. In: Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie, Band 16, Berlin, 1926.

Enderes Bruno: Was hat Gerstner dem deutschen Gesamtvolk gegeben? Siehe : Mitteilungen des Hauptverbandes deutscher Ingenieure in der Tschechoslowakischen Republik, Heft 13, Prag 1932.

Feiler Karl: Die alte Schienenstraße Budweis - Gmunden. Ernstes und Heiteres aus dem Leben der einzig großen Überlandbahn mit Pferdebetrieb., Wien, 1952.

Frodl Walter: Idee und Verwirklichung. Das Werden der staatlichen Denkmalpflege in Österreich. Wien – Köln – Graz 1988.

Frodl - Kraft Eva: Gefährdetes Erbe, Österreichs Denkmalschutz und Denkmalpflege 1918-1945 im Prisma der Zeitgeschichte., Wien, 1997. = Frodl - Kraft, Gefährdetes Erbe

Gerstner Franz Anton: Über die Vorteile der Anlage einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau., Wien, 1824.

Gerstner Franz Anton: Bericht an die p. t. Herren Actionärs über den Stand der k. k. privilegierten Eisenbahn-Unternehmung zwischen der Moldau und der Donau, Wien 1827.

Gerstner Franz Anton: Sammlung der Aktenstücke in Betreff der Ausführung der k. k. privil. Ersten Eisenbahn-Gesellschaft zwischen Moldau und Donau.

Gerstner Franz Josef: Handbuch der Mechanik. 3 Bände, Prag 1831.

Gerstner Franz Josef: Zwey Abhandlungen über Frachtwägen und Straßen und über die Frage, ob und in welchen Fällen der Bau schiffbarer Kanäle, Eisenwege oder gemachter Straßen vorzuziehen sey., Prag 1813.

Hainisch Erwin: Eisenbahnprojekte als Kulturdenkmal. In: Linzer Volksblatt, 23. Juli 1932.

Hajn Ivo: Die Pferdeeisenbahn Budweis – Linz - Gmunden, České Budějovice, 2006, = Hajn, Pferdeeisenbahn.

Haupt Herbert: Jahre der Gefährdung. Das Kunsthistorische Museum 1938 – 1945. Wien 1995.

Heinersdorff Richard: Die k. u. k. privilegierten Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie 1828 – 1918. Wien 1975.

Holzmaier Eduard: Forschungen und Fortschritte., Heft 3, 40/1965.

Holey Karl: Der Schutz der technischen Denkmale in Österreich. In: Blätter der Geschichte der Technik, Heft 1, Hg. Österreichisches Forschungsinstitut der Geschichte der Technik, Wien 1932.

Huemer-Kreiner Fritz: Ing. Josef Rosenauer. Der Schwarzenberg-Schwemmkanal. In: Mühlviertler Heimatblätter, Heft 1/2 1965.

Idam Friedrich V.: Gelenkte Entwicklung. Industriearchäologie in Hallstatt. Industrielle Muster unter der alpinen Idylle. Dissertation, Technische Universität Wien, 2003.

Jaa´s voyages metallurgiques 1765, zit. nach: Prochaska, Geschichte der Eisenbahn.

Jungmair Otto: Adalbert Stifter als Denkmalpfleger. Linz 1973.

Knauer Karl Heinz, Dinhobl Günter: Faszination Semmeringbahn. Katalog zur Ausstellung des Technischen Museums Wien und der Marktgemeinde Reichenau an der Rax. Hg.: Technisches Museum Wien und Marktgemeinde Reichenau an der Rax. Wien 2004.

Landes David S.: Der entfesselte Prometheus. Technologischer Wandel und industrielle Entwicklung in Westeuropa von 1750 bis zur Gegenwart (Titel der Originalausgabe: The Unbound Prometheus, 1969), Köln 1973.

Linzer Tagespost, Unterhaltungsbeilage Nr. 18, 1905.

Linzer Volksblatt, 17. April 1928.

Loehr August: Die Pflege der wirtschaftsgeschichtlichen und technischen Denkmalpflege in Österreich. In: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege (ÖZKD) Heft 2 1948.

Oberösterreichs erste Eisenbahn in zeitgenössischen Schilderungen, siehe in: Oberösterreichische Heimatblätter, Jahrgang 16, Heft 2, 1962.

Oberegger Elmar: Der eiserne Weg nach Böhmen. Von der Pferde-Eisenbahn zur Summerauer Bahn. In: Kohle und Dampf. Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung in Ampfelwang 2006, hg. Anita Kuisle, Linz 2006.

Österreich Lexikon, Band 2, Wien 1995.

Pauliniy Akos: Industrielle Revolution. Vom Ursprung der modernen Technik (Kulturgeschichte der Naturwissenschaften und der Technik), Reinbek bei Hamburg.

Pfeffer Franz, Kleinhanns Günther, Budweis - Linz - Gmunden, Pferdeisenbahn und Dampfbetrieb auf 1106 mm Spurweite., Wien, Linz, 1982. = Pfeffer, Kleinhanns, Pferdeisenbahn

Pfeffer Franz: Oberösterreichs erste Eisenbahnen. In: Oberösterreichische Heimatblätter, hg. vom Institut für Landeskunde am öö. Landesmuseum in Linz, Jahrgang 5, Heft 2, April - Juni 1951, = Pfeffer, Pferdeisenbahn

Pisecky Franz: Die Donau im gesamteuropäischen Wasserstraßensystem. Historische Entwicklung, Gegenwart und Zukunftsaussichten. In: Die Donau. Facetten eines europäischen Stromes. Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung 1994 in Engelhartzell, hg. vom Kulturreferat der OÖ. Landesregierung, Linz 1994.

Prager Zeitung, 14. September 1827, zit. nach Hajn, Die Pferdeisenbahn, S. 40.

Prochaska Karl: Geschichte der Eisenbahn der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, I. Band, Wien - Teschen - Leipzig 1889, reprint 199

Riegl Alois: Der moderne Denkmalkultus, Wien 1903.

Sames Josef: Budweis - Linz - Gmunden. Ein eisenbahngeschichtliches Gedenkblatt. In: Sonderdruck der Oberösterreichischen Rundschau, Linz, 1924, S. 25.

Sames Josef: Der Weg des Salzes von Linz bis Budweis., siehe in: Blätter für Geschichte der Technik, Erstes Heft, herausgegeben vom Österreichischen Forschungsinstitut für Geschichte der Technik, Wien, 1932.

Sames Josef: Die Eisenbahnerinnerungsausstellung im Landesmuseum in Linz. In: Linzer Morgenblatt, 8. Juli 1932.

Sandgruber Roman: Handel auf der Donau. In: Die Donau. Facetten eines europäischen Stromes. Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung 1994 in Engelhartzell, hg. vom Kulturreferat der OÖ. Landesregierung, Linz 1994

Stadler, Gerhard A.: Technische Denkmale im ländlichen Raum, in: Land & Raum, Zeitschrift des Österreichischen Kuratoriums für Landtechnik und Landentwicklung

(ÖKL), 3/2007.

Stadler Gerhard A.: „Alles Aussee“, Lösungsideen für den Salztransport. In: Visionäre bewegen die Welt. Ein Lesebuch durch das Salzkammergut. Hg. Hellmuth, Hiebl, Marchner, Scheutz. Salzburg – München 2005.

Starke Karl: Kohlenbergbau im oberösterreichischen Hausruck. Frühzeit 1780 - 1872 (Materialien zur Arbeiterbewegung Nr. 54), Wien - Zürich 1991.

Steinlechner Waltraud: Pferdeeisenbahn-Wanderweg. Von Bujanov nach Linz. Niederösterreichisches Pressehaus, St. Pölten - Wien 2000.

Straub Wolfgang: Hg. Sachslehner Johannes: Carl Ritter von Ghega. Wien 2004.

Vogemont Lothar: Dissertatio de utilitate, possibilitate et modo conjunctionis Danubii cum Odera, Vistula et Albi fluvius per canalem navigabilem. 1706.

Volksstimme vom 22. August 1976.

Wehdorn Manfred (Verfasser): Broschüre des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten (Hg.), Staatspreis für Wirtschaftsbauten: Tourismus und Architektur. Bundeswettbewerb für Bauherren und Architekten 1996.

Weidmann Franz Carl: Die Budweis - Linz - Gmundner Eisenbahn in der Geschichte ihrer Entstehung und Vollendung und in ihrer merkantilischen, strategischen, technischen und topographischen Beziehungen. Wien 1842.

Wiener Zeitung, 12. August 1827.

Wilhelm, Freh, Czaczer: Die Pferdebahn Budweis – Linz – Gmunden, Die Eisenbahngeschichtliche Sammlung des Oberösterreichischen Landesmuseums, Ausstellung im Linzer Schloß zum 150. Jahrestag der Bahneröffnung, 1982. = Wilhelm, Die Pferdebahn.

## 7. QUELLEN

Bundesdenkmalamt Wien, Amtskanzlei:

Aktenmappe: OÖ. allgemein 6493, Pferdeisen Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich Linz, OÖ. allgemein, Pferdeisenbahn, Mühlviertler Schnellstraße S 10, Zahl 6493/8/06 vom 2. August 2006.

Aktenmappe: OÖ. allgemein 6493, Pferdeisenbahn. Siehe: Gesprächsprotokoll Zahl 6493/6/2006 vom 22. März 2006.

Bescheid: Linz, Oberösterreich, Khevenhüllerstraße 2 und 4, ehem. Stationsgebäude Linzer Südbahnhof, Feststellung nach §2 Denkmalschutzgesetz, GZ.: 30.268/1/99, Wien, 19. August 1999

Bescheid: Stadl-Paura, OÖ., Waschenbergerstraße 2, ehem. Stationsgebäude der Pferdeisenbahn, Feststellungsbescheid nach §2 Denkmalschutzgesetz, Zahl 2109/1/87 vom 10. Juli 1987.

Bescheid: Gmunden, Oberösterreich, Annastraße 1 und 3, Bescheid, Stellung unter Denkmalschutz, GZ: 19.192/10/96.

Gesprächsprotokoll: Oberösterreich allgemein, Pferdeisenbahn. Zahl 6493/6/2006 vom 22. März 2006.

Schreiben Landeskonservator an Präsident. Zahl 3216/58 vom 6. Mai 1958

Unterschutzstellungsbescheid Zahl 21.460/1/93 vom 17. April 1994.

Bundesdenkmalamt Wien, Archiv, Karton „Wirtschaftliche Denkmale“, Zl. 2363/D ex 1922 vom 16. Jänner 1923.

Bundesdenkmalamt Wien, Archiv:

Karton „Wirtschaftliche Denkmale“, Zahl 33./XIV.1922, Bericht über Dienstreise vom 13. Juli 1922.

Karton „Wirtschaftsgeschichtliches Referat 1928-1948“, Zahl 4357/31 vom 7. Oktober 1931.

Karton „Wirtschaftsgeschichtliches Referat 1928-1948“, Zahl 4048/32 vom 6. September 1932.

Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich Linz:

OÖ. allgemein, Pferdeisenbahn. Siehe: Besprechungsprotokoll Mühlviertler Schnellstraße, S 10: Zahl 6493/8/06 vom 2. August 2006.

Archiv, Pferdeisenbahn Linz - Budweis, k. k. Zentralkommission für Denkmalpflege, Zahl 126/18 vom 12. März 1918.

Archiv: Schreiben Zahl 216 vom 24. März 1928.

Archiv, Zahl 216 vom 22. September 1928.

Archiv, Zahl 502, Aktenvermerk vom 19. Juli 1932.

Archiv, Zahl 881/2, Vorankündigung der Unterschutzstellung vom 22. Oktober 1928.

Archiv, Schreiben W. Ulrich an den Landeskonservator, Zahl 110 vom 6. Februar 1931.

Archiv, Brief der Österreichischen Bundesbahnen an den Landeskonservator, Zahl 629 vom 13. Juli 1931.

Archiv, Schreiben des Präsidenten an den Eigentümer, Zahl 1065 vom 9. März 1932.

Archiv, Aktenvermerk Landeskonservator, Zahl 153/35 vom 2. April 1935.

Archiv, Schriftstück ohne Zahl, Autor Franz Nagy, 1932.

Archiv, Brief des Gendarmeriepostens Neumarkt an die Bezirkshauptmannschaft Freistadt, Zahl 502, vom 11. September 1932.

Archiv, Zahl 1148/D ex 1928, vom 12. März 1928.

Bescheid, Zahl 1376/6/94 vom 14. November 1994.

Pferdeisenbahn Linz – Budweis, OÖ, Brücken und Bahndämme / Überreste, Teilabschnitt I und II, Stellung unter Denkmalschutz, GZ: 6.493/10/2006

Schreiben des Leiters der Zentralstelle für Denkmalschutz an den Landeskonservator, Zahl 1252/Dsch/1935 vom 15. März 1935.

Stadl-Paura, Waschbergerstr. 2 (früher Ufer Nr. 5), Zl. 2800/76-Dr.W/Ki vom 4. Oktober 1976.

Archiv, Zahl 216 vom 16. Juni 1928.

Archiv, Aktenvermerk zu Zahl 425 vom 16. Juli 1935.

Bundesministeriums für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten, Bescheid: Gmunden, Oberösterreich, Annastraße 1 und 3, (ehem. Pferdeeisenbahn), Zahl 16.401/5-IV/3/99, 8. November 1999

Hoffmann Alfred: Vorwort zur Inhaltsangabe der Sammlung Bergauer, Oberösterreichisches Landesarchiv, Linz, 1940.

Kleinhanns Günther: Die Pferdeeisenbahn Budweis – Linz – Gmunden, Historische Wertung, Bestandsaufnahme und Erhaltungsmaßnahmen aus der Sicht der Denkmalpflege, unveröffentlichtes Manuskript, Technische Universität Wien, 1972.

Ministerium für Kultus und Unterricht: Die Instruktionen für die Landeskonservatoren, für die Generalkonservatoren, für die Konservatoren und Korrespondenten sowie für den Vorstand des Kunsthistorischen Instituts, Zl. 20.107 ex 1916.

Museum und Museumsbahn des Vereines der Freunde der Pferdeeisenbahn, Kerschbaum, Rainbach im Mühlkreis.

Oberösterreichisches Landesarchiv Linz, Sammlung Bergauer, 7 Schachteln, 3 Handschriften, 2 Mappen.

Oberösterreichisches Landesarchiv Linz, Sammlung Bergauer, A. Akten, Bd. 1, Nr. 8.

Oberösterreichisches Landesarchiv Linz, Sammlung Bergauer, Aquarell der Gebäudeanlagen am Südbahnhof in Linz. Mappe 1, Nr. 10.

Südböhmisches Museum (Jihočeské muzeum), České Budějovice).

Südböhmisches Museum, Expositur Pferdeeisenbahn (Jihočeské muzeum, pobočka strážní domek-expozice koněspřežky), České Budějovice.

Österreichisches Staatsarchiv – Verkehrsarchiv, 6 Kartons, VI A.

Zentralstelle für Denkmalschutz: Schreiben, Zahl 4096/Dsch/1935 vom 9. Dezember 1935.

**8. ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

ASFINAG: 139, 140, 141, 142, 143,

BDAOÖ = Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorat für Oberösterreich, Aktenbestand, ca. 1931: 44, 96, 97, 103, 106, 108, 109, 113, 115, 121, 127, 132, 174,

BMWA= Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, Staatspreis für Wirtschaftsbauten, Broschüre 1996: 116, 117,

E = Gerold Esser, Technische Universität Wien: 186

F = Nach: Forstinger. Von der Salzstraße zur Schienenstraße: 2, 6, 7, 15, 16, 21, 23, 24, 27, 40, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 71, 73, 78, 81, 82, 101, 112, 122, 123, 134, 138, 176, 180, 182, 183, 184, 185,

H = Nach: Hajn. Die Pferdeisenbahn: 5, 13, 18, 19, 33, 37, 38, 39, 41, 42, 59, 65, 68, 69, 70, 72, 102, 110, 131, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172,

H= Haupt. Kunsthistorisches Museum: 87, 88

O = Michael Oberer, Bundesdenkmalamt: 22, 89, 90, 91, 92, 93, 98, 99, 104, 111, 118, 119, 120, 128, 130, 144, 146, 148, 150, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 188,

OÖLA = Oberösterreichisches Landesarchiv, Sammlung Bergauer: 3 O, 4 O, 20 O, 30 O, 31 O, 32 O, 34 O, 35 O, 36 O, 57 O, 58 O, 79 O, 80 O, 129 O, 177 O, 199 O, 200 O,

OÖLM = Oberösterreichisches Landesmuseum: 126 O, 175 O, 176 O

P = Nach: Prochaska. Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie: 1, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 25, 26, 74, 75, 76, 94, 95, 107, 120, 133, 181,

PK = Nach: Pfeffer, Kleinhanns. Pferdeisenbahn: 17, 43, 44, 45, 46, 56, 60, 83, 84, 85, 86, 100, 105, 114, 135, 147, 173,

S = Johannes Sima: 77, 123, 124, 125, 126, 136, 137, 179,

St. = Christian Steingruber, Linz: 145, 149, 151, 187, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195,

## 9. ANHANG

### 9.1. SPURENSUCHE.

Im Juni 1898 erhielt der Salzburger Bahnhofsvorstand, Johann Bergauer einen Brief aus Paris. Bergauer war der Sohn des Ingenieurs Franz Bergauer, der maßgebliche Leistungen beim Bau der Pferdeisenbahn erbracht hatte und deren langjähriger Betriebsingenieur er danach gewesen war. Der Verfasser des Briefes war ebenfalls Sohn eines von Franz Anton von Gerstner angeworbenen Ingenieurs, des 1795 in Venedig geborenen Franz (Francesco) Zola, Emile. Der berühmte Schriftsteller wandte sich über Vermittlung des Pariser Korrespondenten der „Neuen Freien Presse“ an Bergauer, um Näheres über seinen im Jahr 1847 verstorbenen Vater zu erfahren. Zola bat Bergauer, ihm mitzuteilen, wie das Verhältnis der Väter zueinander gewesen sei und welche Details über die Zeit in Österreich bekannt wären. Außerdem ersuchte Zola, ihm ein Portrait seines Vaters zu übermitteln, das sich damals im Besitz Bergauers befand und Fakten zum Bild, wie den Anlass, Ort und Entstehungszeit mitzuteilen.

Dieser und ein weiterer Brief Zolas werden in der Sammlung „Bergauer“ im Oberösterreichischen Landesarchiv in Linz verwahrt.<sup>1</sup>



Abb. 199 Brief von Emile Zola an Johann Bergauer, 1898

<sup>1</sup> Oberösterreichisches Landesarchiv Linz, Sammlung Bergauer, A. Akten, A Bd. 1, Nr. 8.


 Paris 29 mai 98  
 18  
 Monsieur,  
 M. Frischauer, correspondant  
 de "la Nouvelle Presse Libre", me  
 dit que vous avez entre les mains  
 le portrait original de mon père,  
 dont une reproduction a paru dans  
 ce journal; et il poursuit même  
 que vous aviez eu l'extrême bonté  
 de m'envoyer cet original. Je lui  
 ai affirmé que je ne l'avais pas  
 reçu, de sorte que je suis au-  
 jourd'hui dans la crainte, si  
 vous m'avez fait cet envoi, qu'il  
 ne se soit égaré en chemin.  
 Si vous voulez bien me répondre,  
 veuillez me donner tous les détails  
 qui sont à votre connaissance.  
 Je suis que vous tenez ce por-  
 trait de votre père; mais votre

19  
 père a-t-il connu le mien? vous a-t-il  
 donné des détails sur son séjour en Au-  
 triche? savez-vous des dates, des faits,  
 à quelle occasion le portrait a-t-il  
 été fait? enfin, ~~me~~ seriez-vous assez  
 aimable pour me ~~leur~~ faire connaî-  
 tre tous les détails que vous savez  
 sur mon père?  
 Vous me rendez, monsieur,  
 un grand service, dont je vous  
 garderai une éternelle reconnaîs-  
 sance, et je vous prie d'agréer  
 à l'avance mes excuses et mes  
 remerciements pour toute la  
 peine que je vais vous donner.  
 Veuillez ~~me~~ croire ~~à mes~~  
 sentiments les plus distingués  
 et les plus cordiaux.  
 Emile Zola  
 21<sup>bis</sup> rue de Bruxelles.

Abb. 200 Brief von Emile Zola an Johann Bergauer vom 29. Mai 1898.

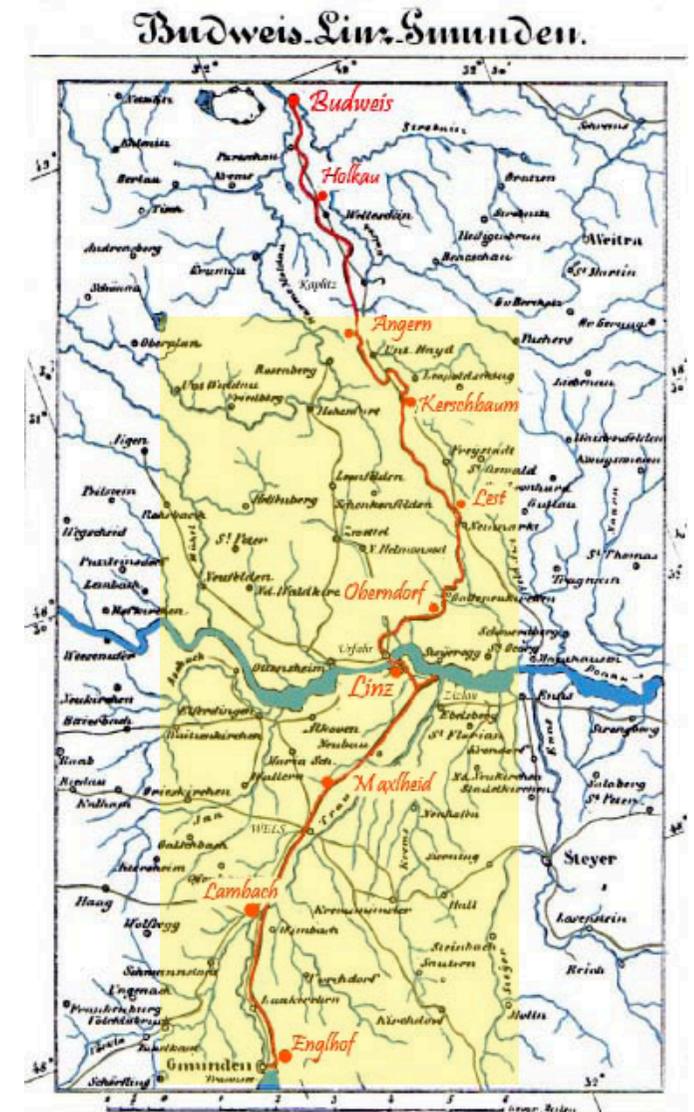
## 9.2 KARTENAUSSCHNITTE

Die folgenden Kartenausschnitte zeigen den Streckenverlauf der Pferdeeisenbahn beginnend auf der Budweiser Linie im Norden auf dem Gebiet der heutigen Tschechischen Republik bei Angern (Bujanov) und enden in Urfahr an der Donau.

Diese Kartenausschnitte wurden einer Wanderkarte entnommen die einem Wanderführer entnommen wurde: Waltraud Steinlechner, Pferdeeisenbahn - Wanderweg. Von Bujanov nach Linz, St. Pölten-Wien, 2000.

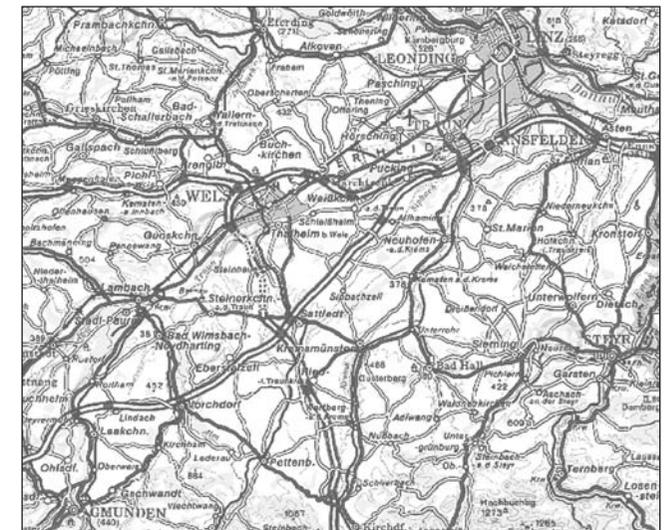
Die Kartenausschnitte der Gmundner Linie von Linz bis Gmunden sind dem von Matthias von Schönerer herausgegebenen Planwerk entnommen: „Situations Plan der Eisenbahn im Hausruck Kreise, Österreich ob der Enns, erbaut im Jahre 1834“.

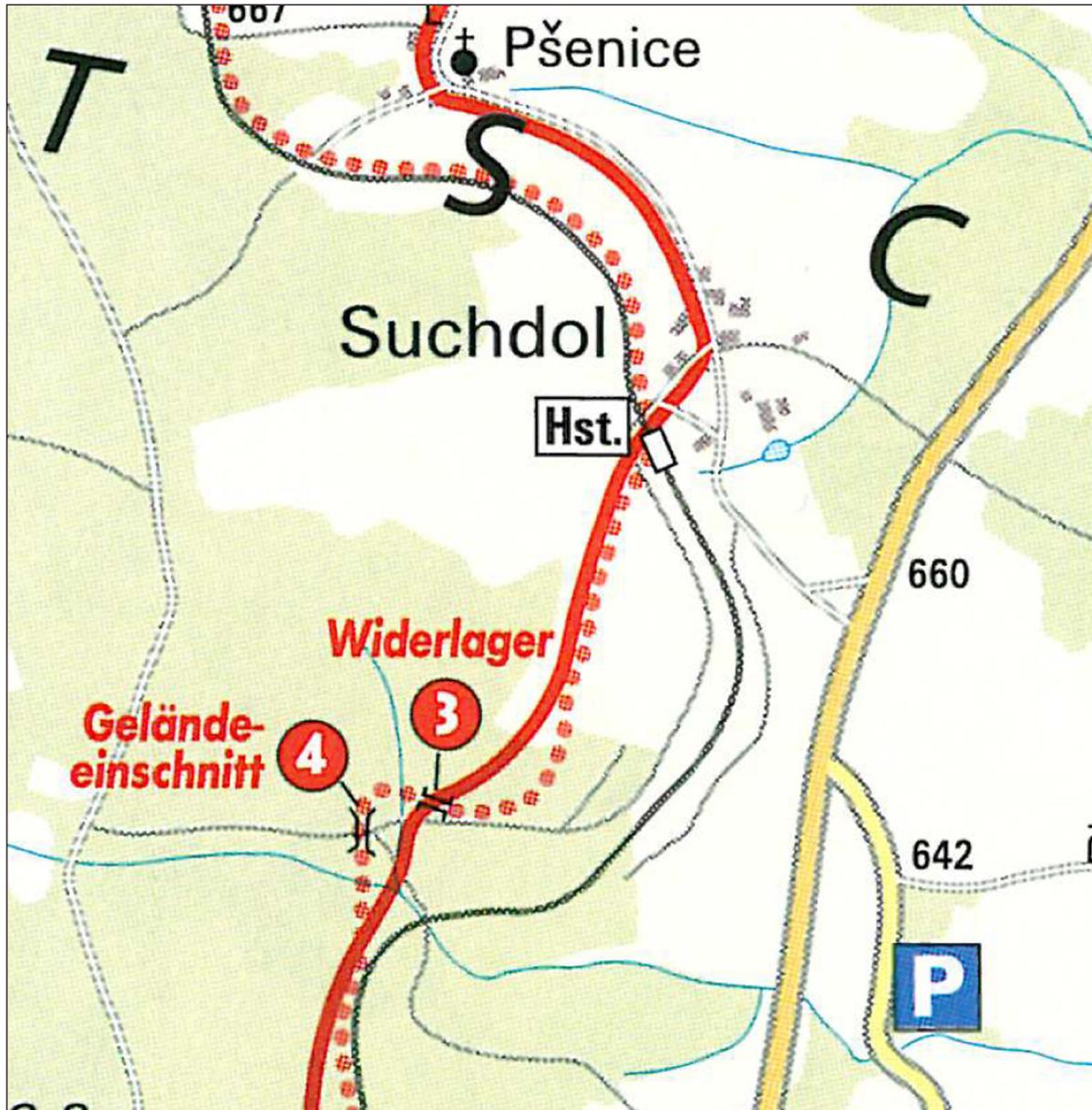
Die vorliegenden Ausschnitte sind im selben Maßstab dargestellt.





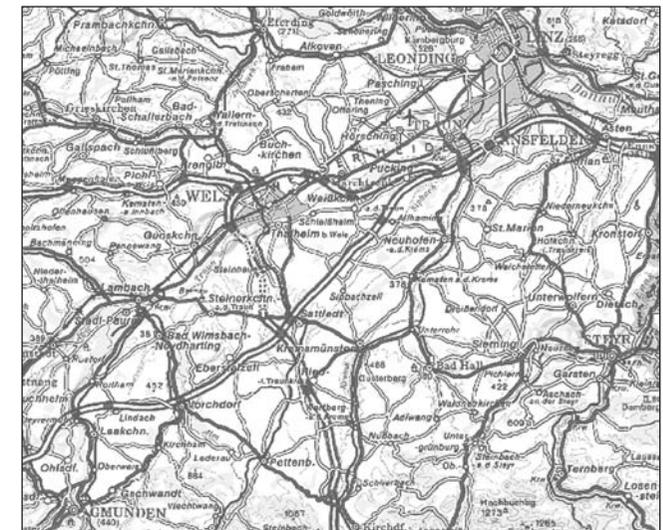
- 1 Wachthäuschen Bujanov heutiges  
Pferdeeisenbahnmuseum
- 2 Stationsgebäude Bujanov / Angern ehemaligen  
Umspannstation, bestens erhalten

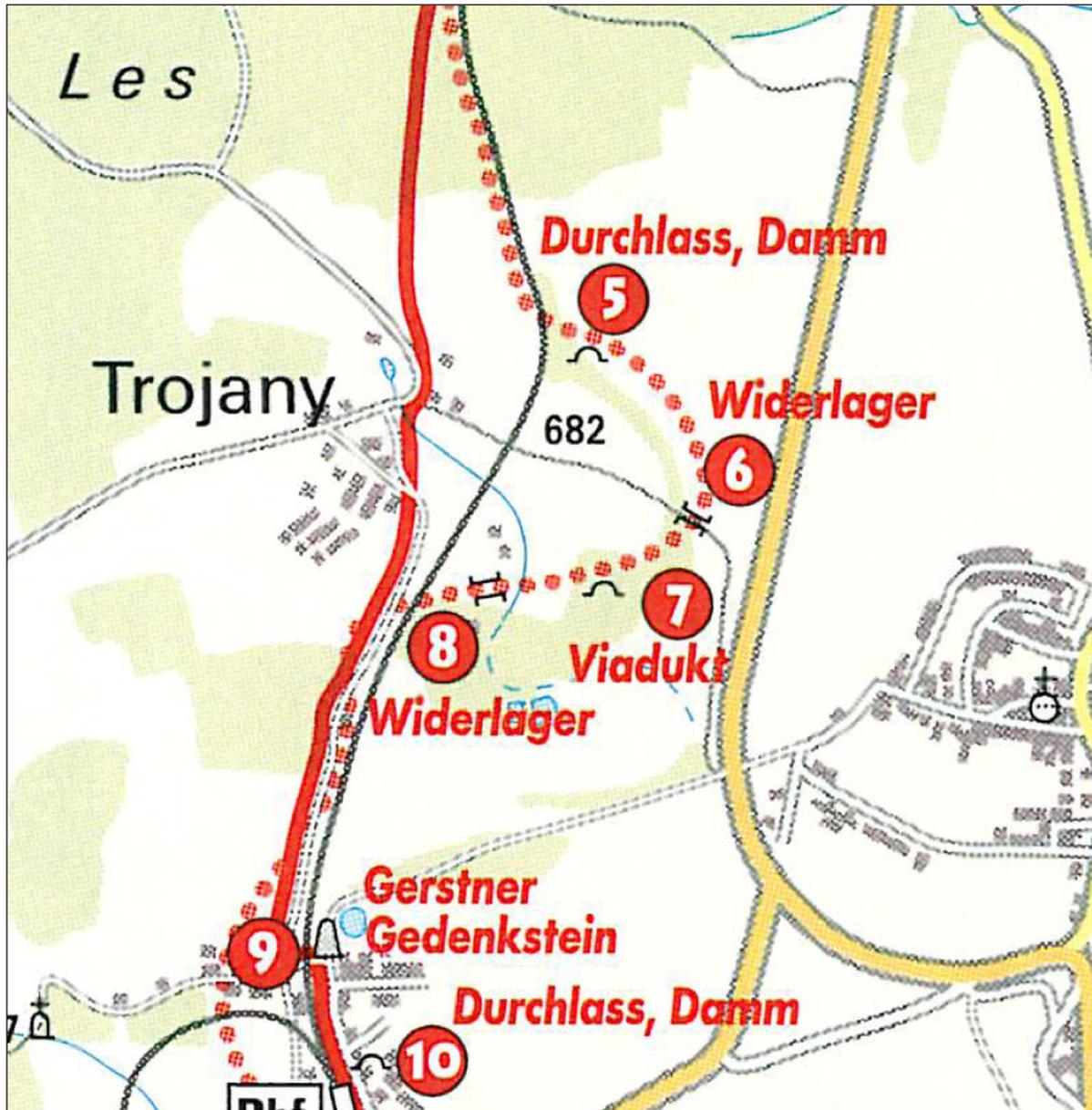




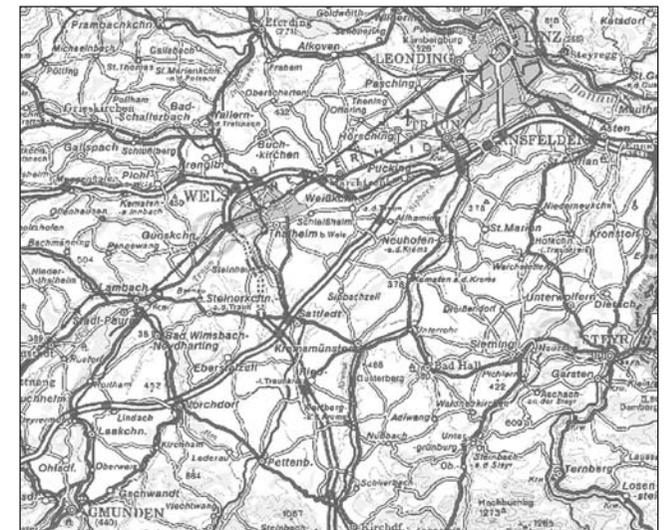
3 Widerlager mit Damm gut erhalten im Wald

4 Geländeeinschnitt ehemalige Trasse im Wald





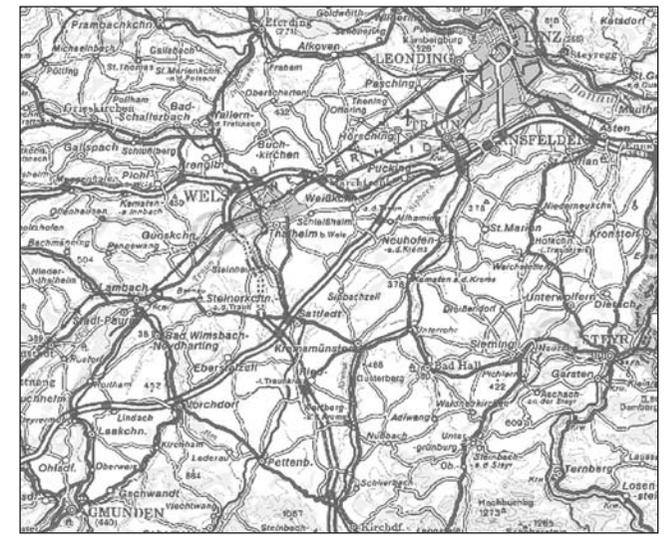
- 5 gut sichtbarer Damm mit zwei Durchlässen
- 6 Widerlager
- 7 Trojany Viadukt
- 8 Trojany 10m Hohe Widerlager einer Brücke
- 9 Bahnstation Rybnik, Gerstner Gedenkstein, Damm mit Durchlass
- 10 Durchlass Damm





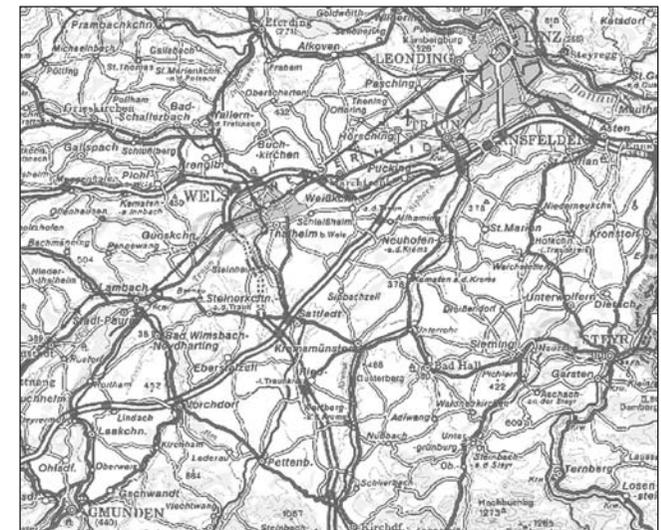
10 Durchlass Damm

11 Reste einer Brücke



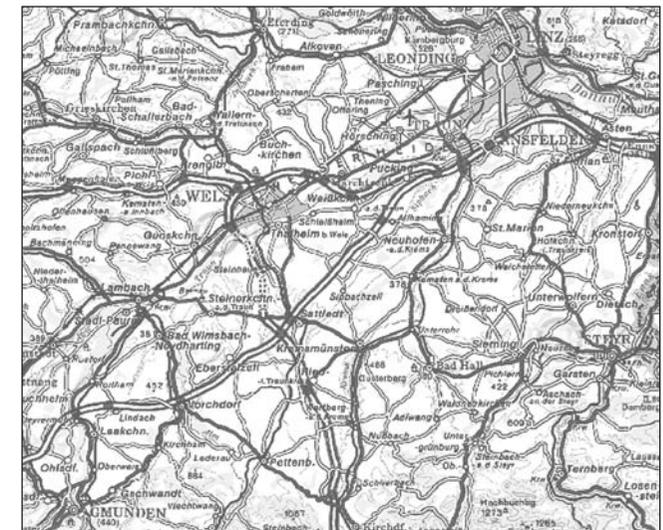


- 12 Fundament des Wachhauses 21
- 13 Widerlager
- 24 Einschnitt Leitmannsdorf bis 10 m Tief



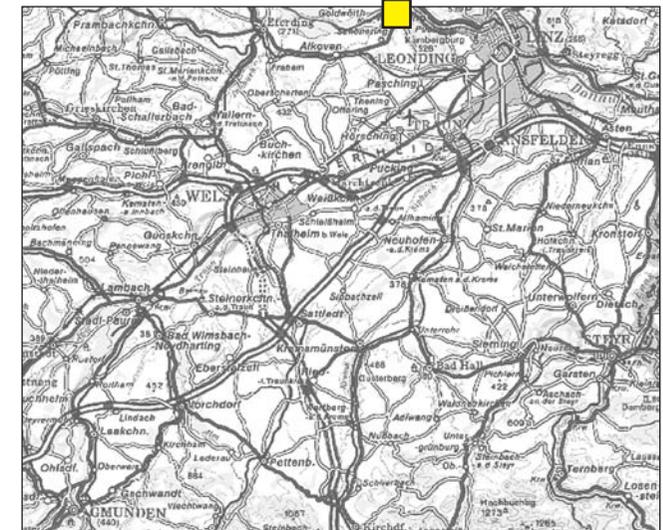


- 12 Fundament des Wachthauses 21
- 13 Widerlager
- 14 Staatsgrenze, Widerlager einer Holzbrücke
- 15 Dammnach der Staatsgrenze, gut erhalten
- 16 Hangtrasse Eisenhut unterhalb der Kapelle
- 17 Einschnitt nach Eisenhut, gut erhalten
- 18 Kleine Edlbruckerbrücke, Holzbrücke mit Sprengwerk
- 19 Hangtrasse und Einschnitt vor Großer Edlbruckerbrücke



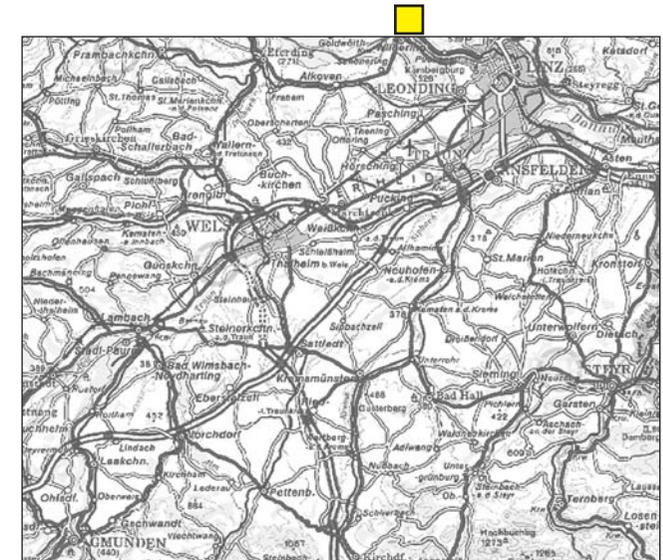


- 20 Große Edlbruckerbrücke, Holzbrücke mit Sprengwerk
- 21 Hanggrasse und Einschnitt vor Großer Edlbruckerbrücke
- 22 Brücke Leitmannsdorf I, Widerlager einer Holzbrücke
- 23 Brücke Leitmannsdorf II, Widerlager einer Holzbrücke
- 24 Einschnitt Leitmannsdorf, bis 10 m Tief
- 25 Leitmannsdorf, Gut Höllerbauer, Damm mit zwei Brückenwiderlagern
- 26 Hiltschen, Östl. Widerlager über die alte Bundesstraße
- 27 Hiltschen, Hanggrasse unterhalb der Kapelle
- 28 Umfahrung Hiltschener Höhe, Hanggrasse und Einschnitte
- 29 Holzbrücke nach Hiltschen Widerlager und Dämme





- 30 Leopoldschlag - Ausweiche Nr.9, Gelände und Dämme
- 31 Leopoldschlag - Wachthaus Nr.23, gut erhalten
- 32 Leopoldschlag - Pranhöf, Hangtrassen, Dämme, Stützmauern, Brüchenwiderlager, Durchlässe
- 33 Leopoldschlager Brücke I, Widerlager und Dämme
- 34 Leopoldschlager Brücke II, Widerlager und Dämme
- 35 Leopoldschlager Brücke III, Widerlager und Dämme
- 36 Pranhöf, Gelände des Stationsplatzes
- 37 Pranhöf - Wachthaus Nr.24, gut erhalten und bewohnt
- 38 Edlbachbrücke, Einbogige Steinbrücke
- 39 Trasse nach Edlbachbrücke, Dämme, kleine Durchlässe, niedrige Einschnitte





36 Pramh6f, Gelände des Stationsplatzes

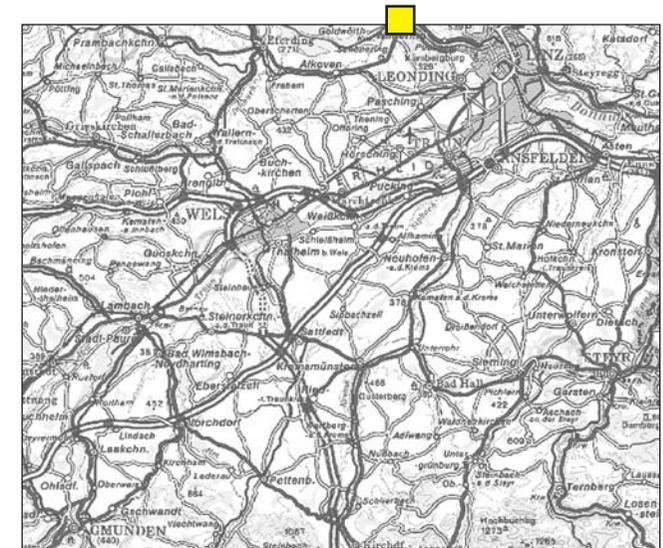
39 Trasse nach Edlbachbrücke, Dämme, kleine Durchlässe, niedrige Einschnitte

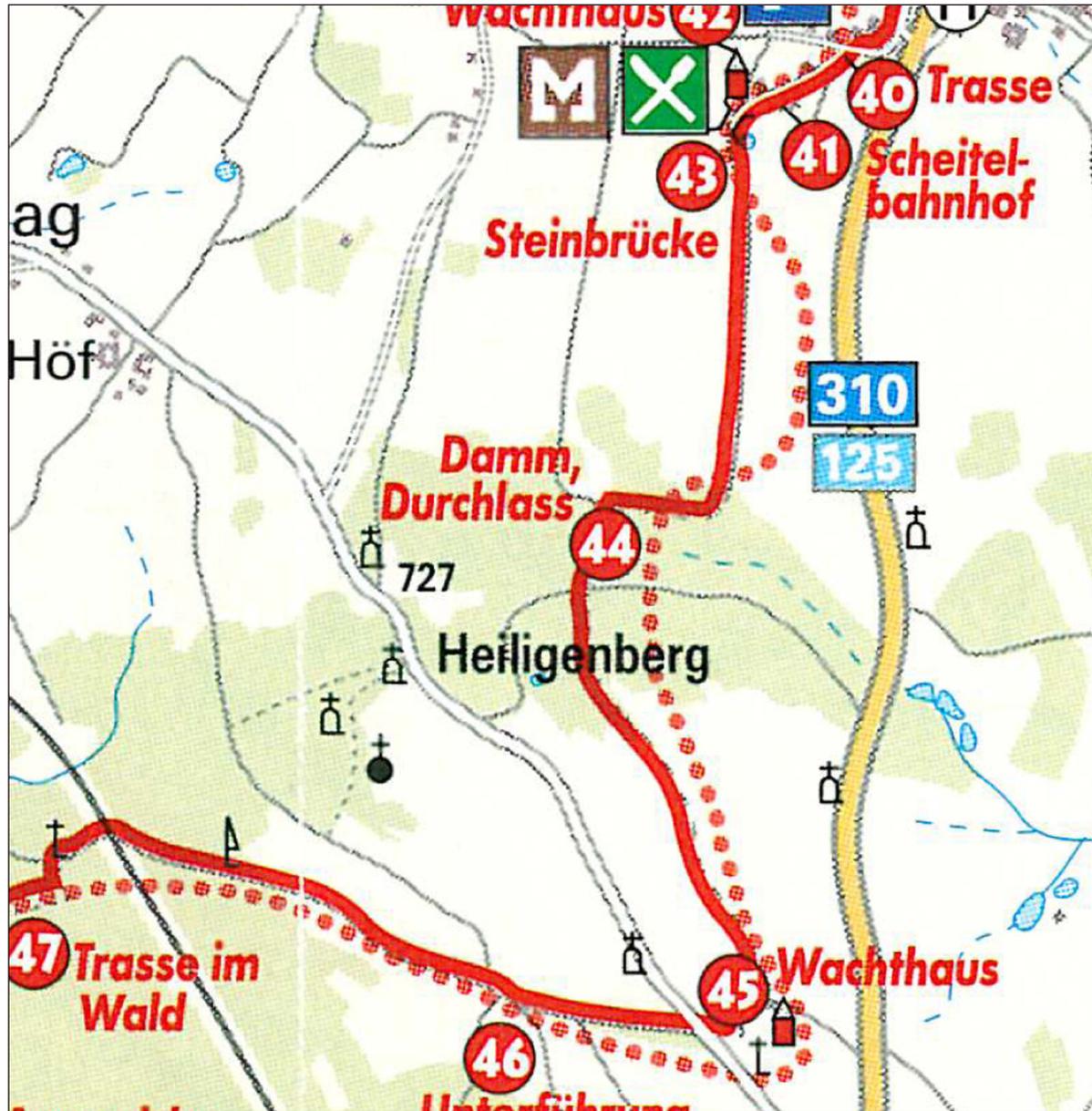
40 Trasse vor Kerschbaum, Sandstraße zum Stationsplatz

41 Stationsplatz Kerschbaum, Gelände, Stationsgebäude, Pferdetranke

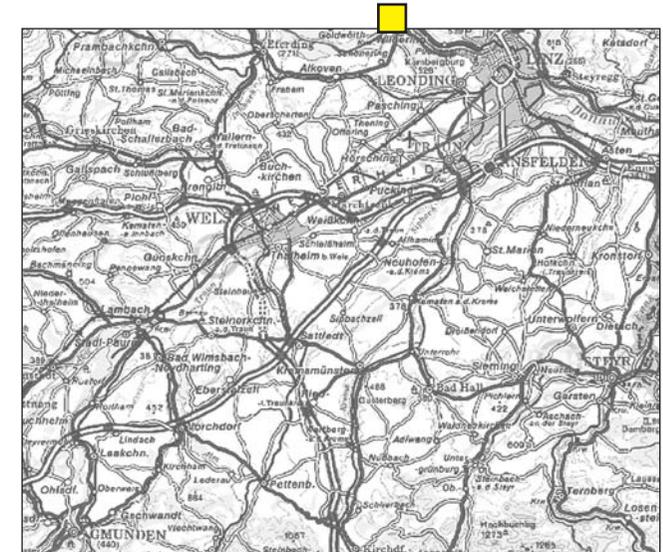
42 Kerschbaum - Wachthaus Nr. 25, erhalten, Bausubstanz stark verändert

43 Kerschbaum, einbogige Steinbrücke mit Damm





- 40 Trasse vor Kerschbaum, Sandstraße zum Stationsplatz
- 41 Stationsplatz Kerschbaum, Gelände, Stationsgebäude, Pferdetränke
- 42 Kerschbaum - Wachthaus Nr. 25, erhalten, stark verändert
- 43 Kerschbaum, einbogige Steinbrücke mit Damm
- 44 Heiligenberg, Damm mit Durchlass
- 45 Rainbach im Mühlkreis, Wachthaus Nr. 26, gut erhalten
- 46 Unterführung Rainbach, Straße Rainbach - Deutsch Hörschlag
- 47 Pürwald Trasse im Wald, erhalten





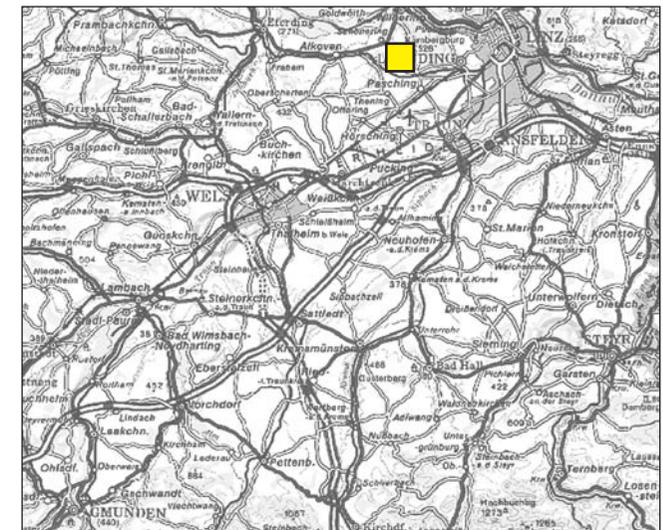
47 Pürauwald, Trasse im Wald, erhalten

48 Pürauwald, Wachthaus Nr.27, erhalten, Bausubstanz stark verändert

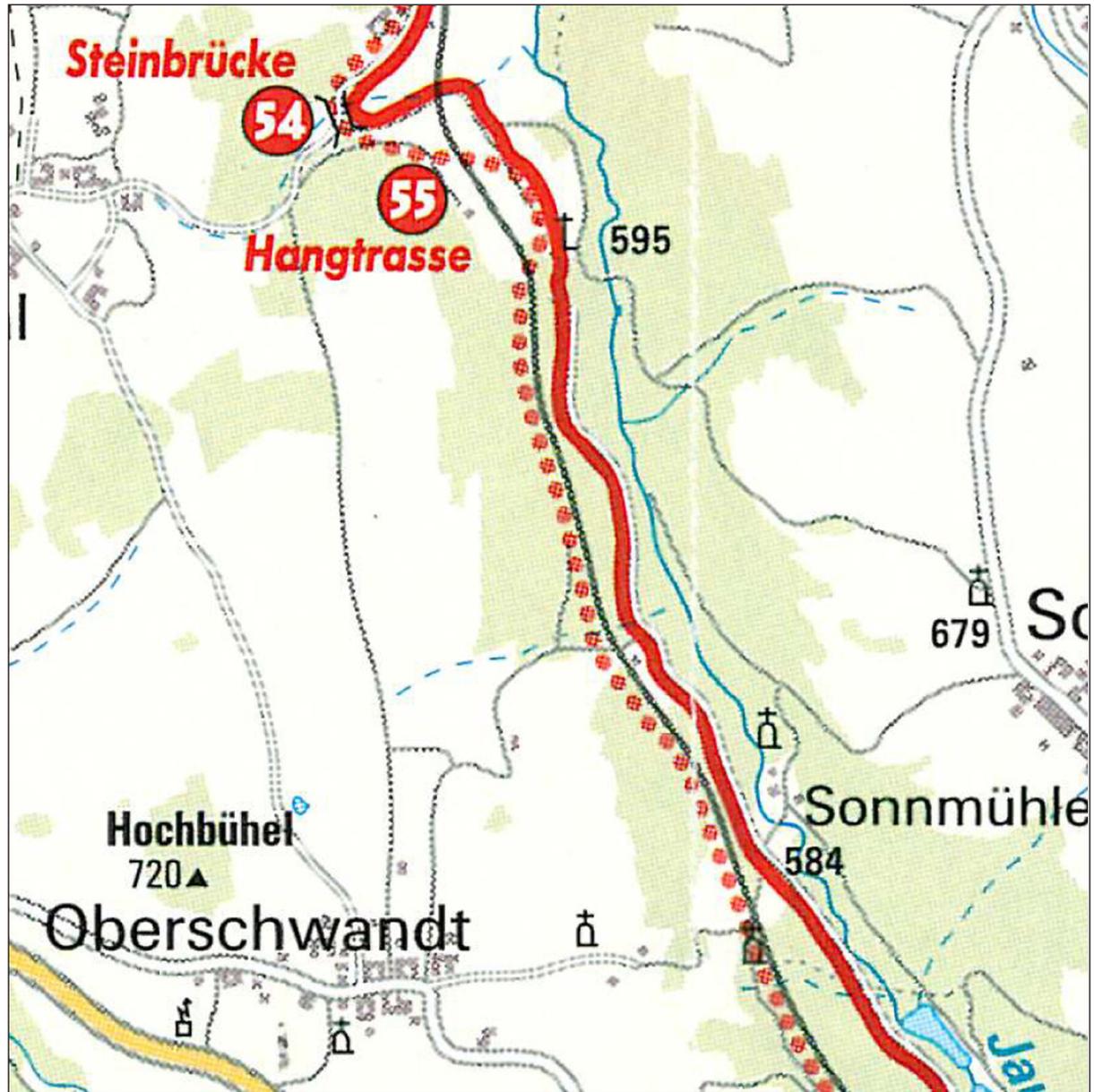
49 Pürauwald, Ausweiche Nr.10, Gelände und Damm

50 Summerau, Straße entlang der Südseite des heutigen Bahnhofes, ehem. Trasse

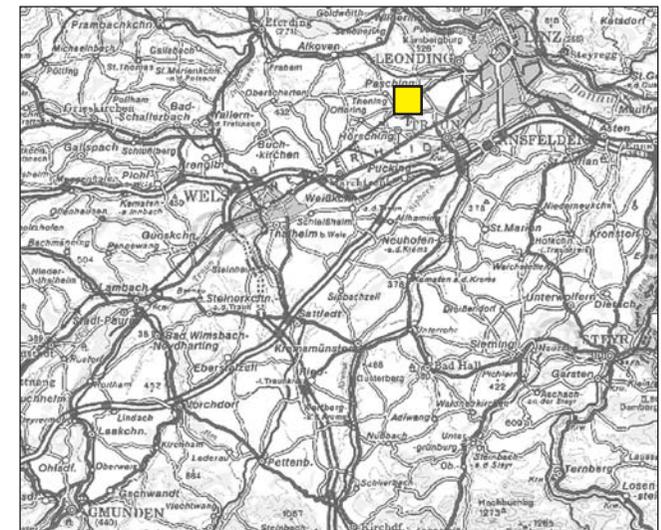
51 Unterführung Summerau, einbogige Steinbrücke, Straße Summerau - Schwarzenbach





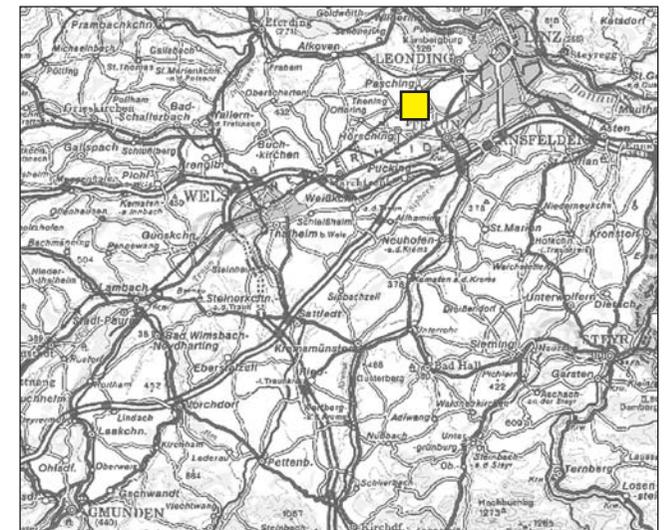


- 54 Brücke nach Gut Semmelbauer, einbogige Steinbrücke und Damm  
 55 Trasse nach Gut Semmelbauer, Hangtrasse





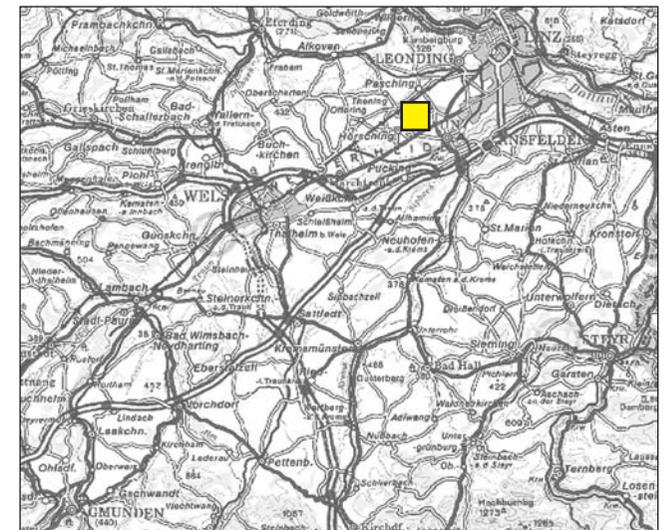
56 Große Kronbachbrücke, Zweibogige Steinbrücke mit Damm

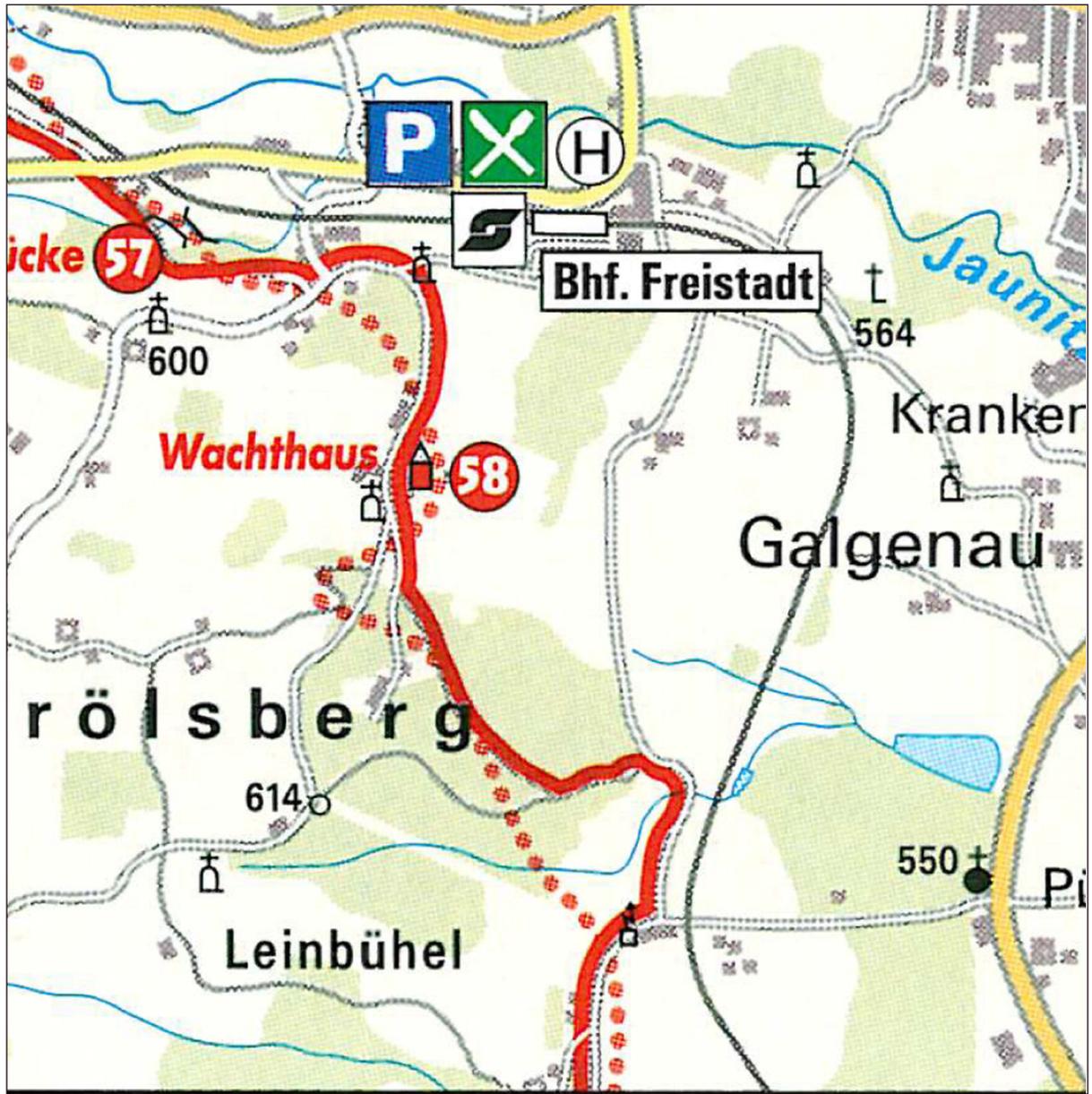




57 Brücke Freistadt, einbogige Steinbrücke

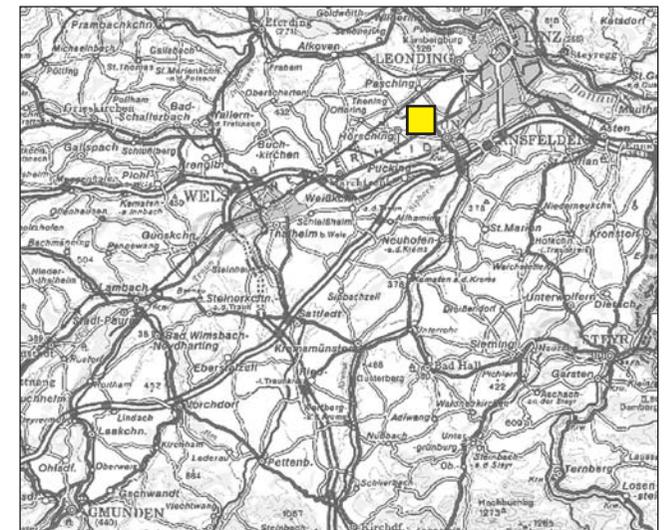
58 Wachthaus Nr.34 (Baumgartne), Bausubstanz verändert





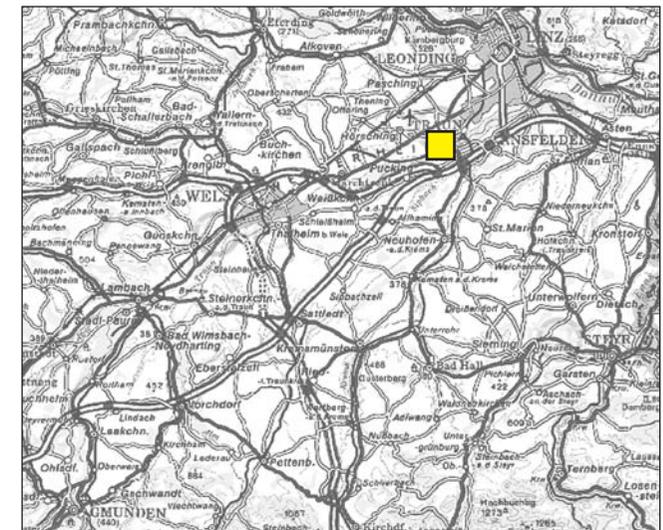
57 Brücke Freistadt, Einbogige Steinbrücke

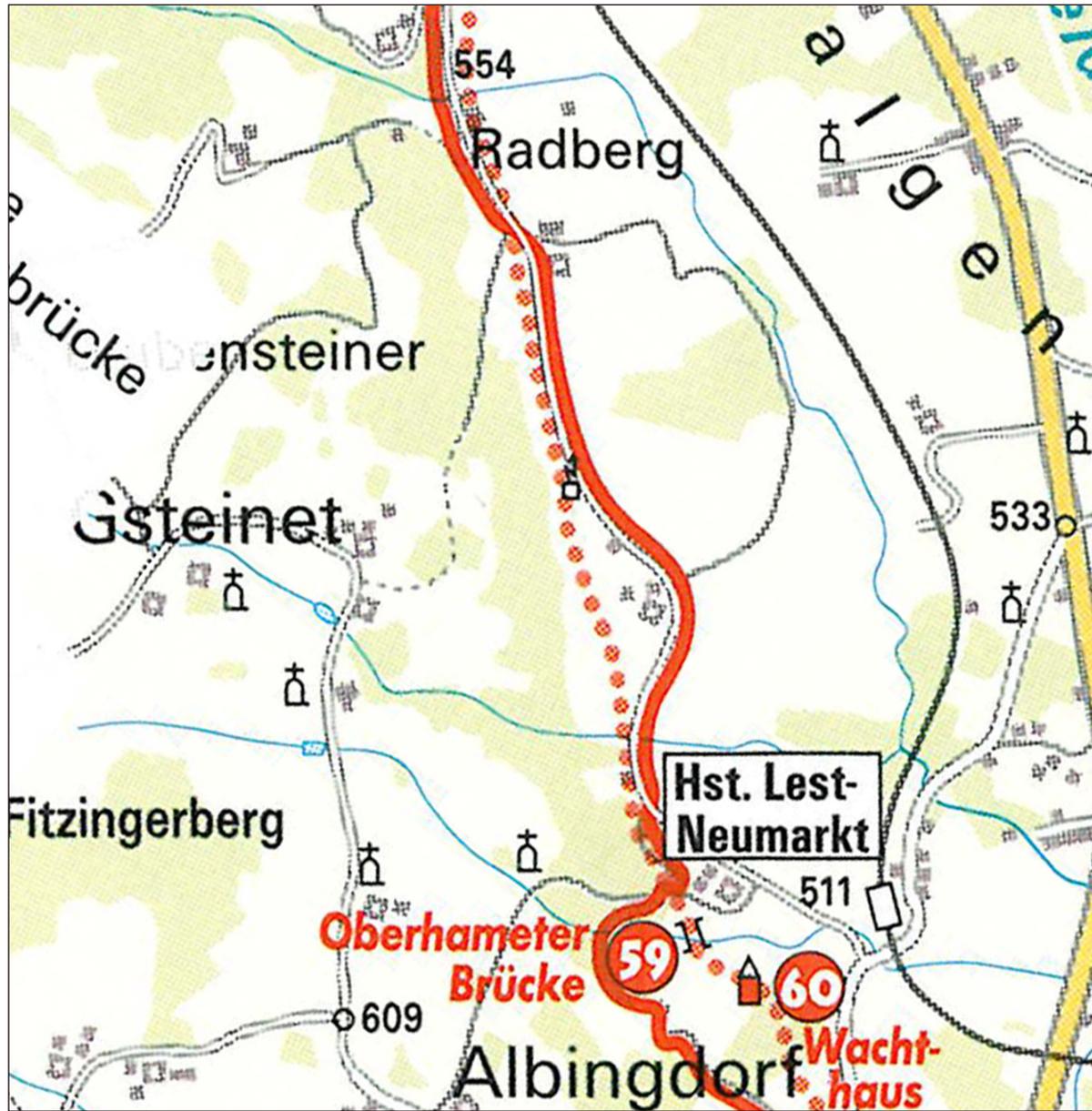
58 Wachthaus Nr.34 (Baumgartner), Bausubstanz verändert





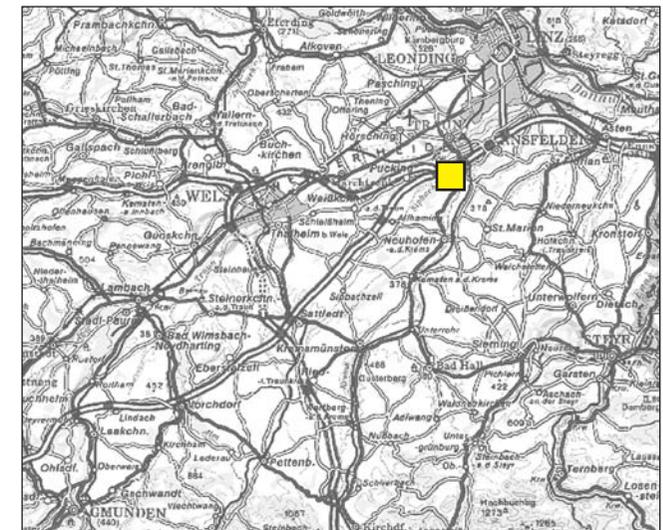
58 Wachthaus Nr.34 (Baumgartner), Bausubstanz verändert

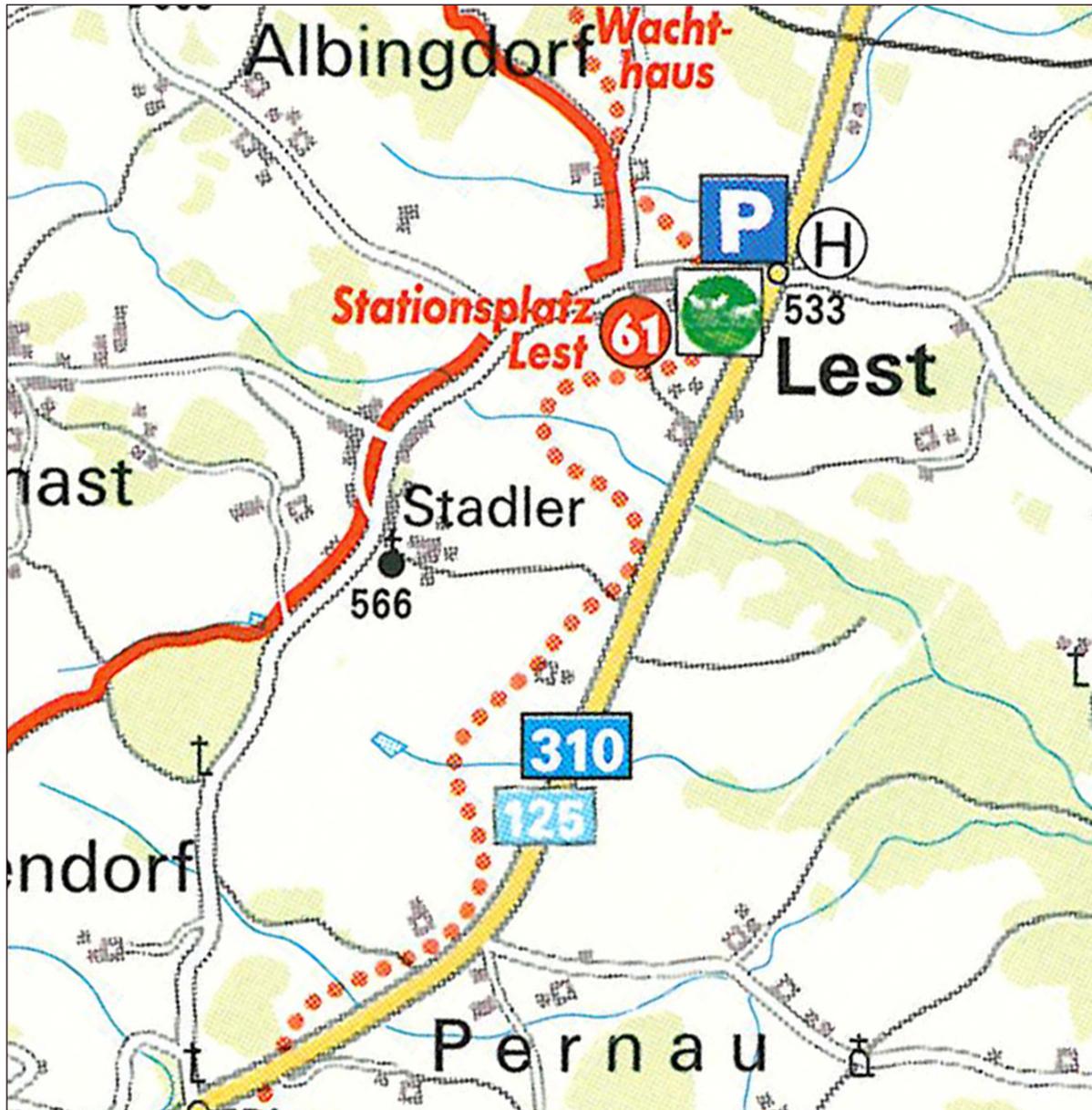




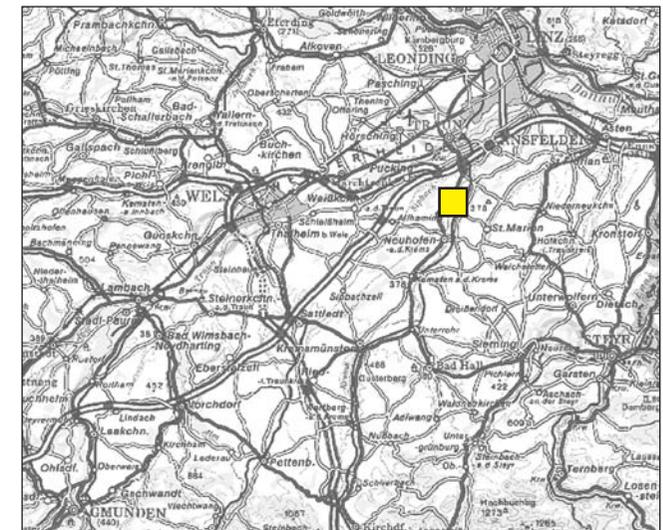
59 Oberhammer Brücke, Widerlager einer Holzbrücke

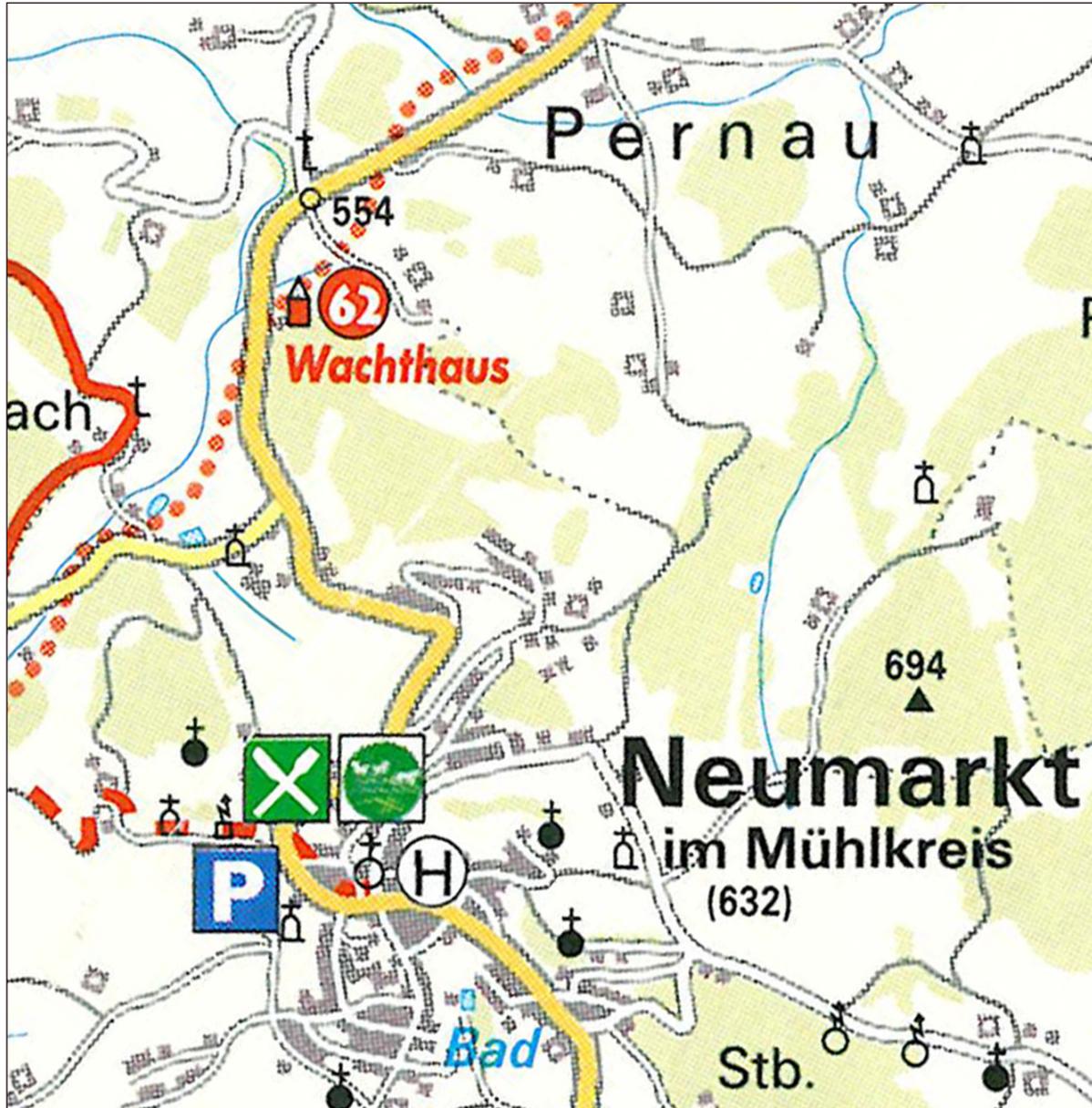
60 Wachhaus Nr.36, gut erhalten



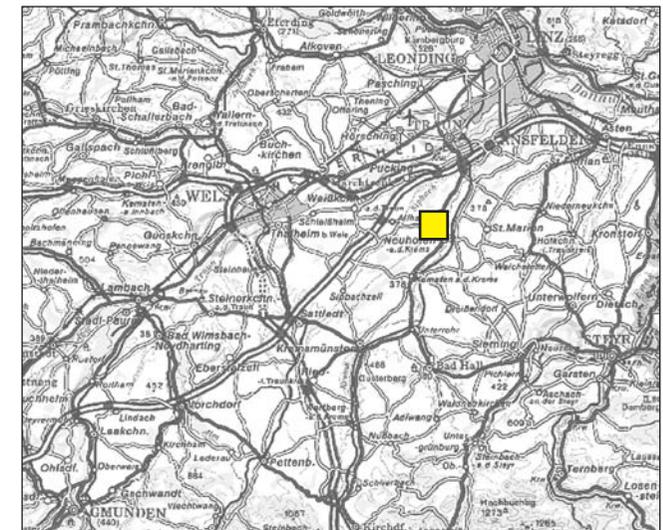


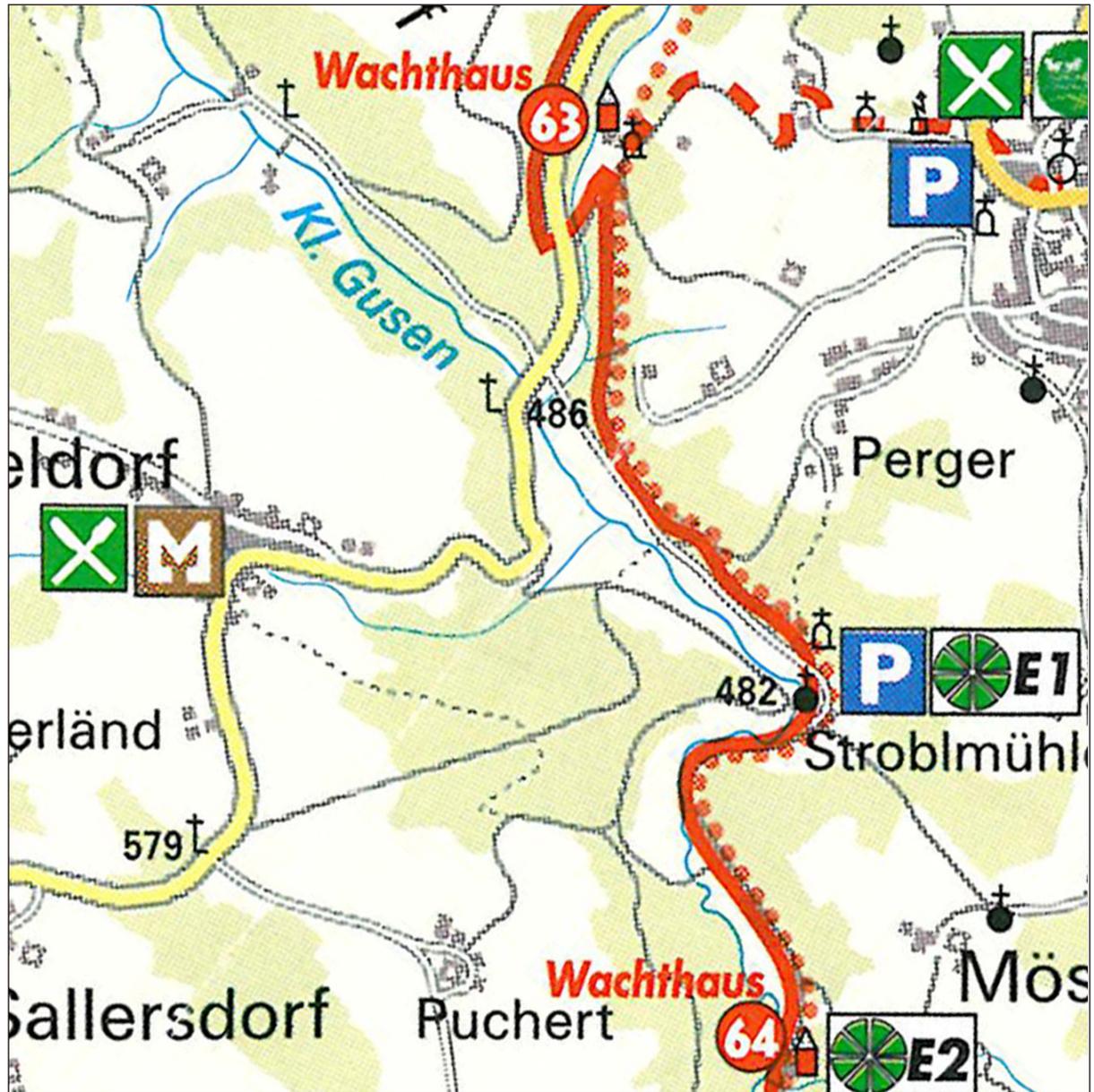
61 Stationsplatz Lest, Stations- und Werkstättegebäude



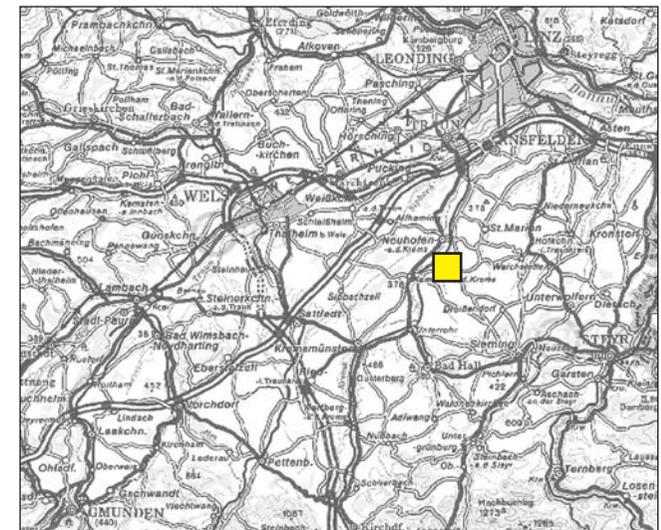


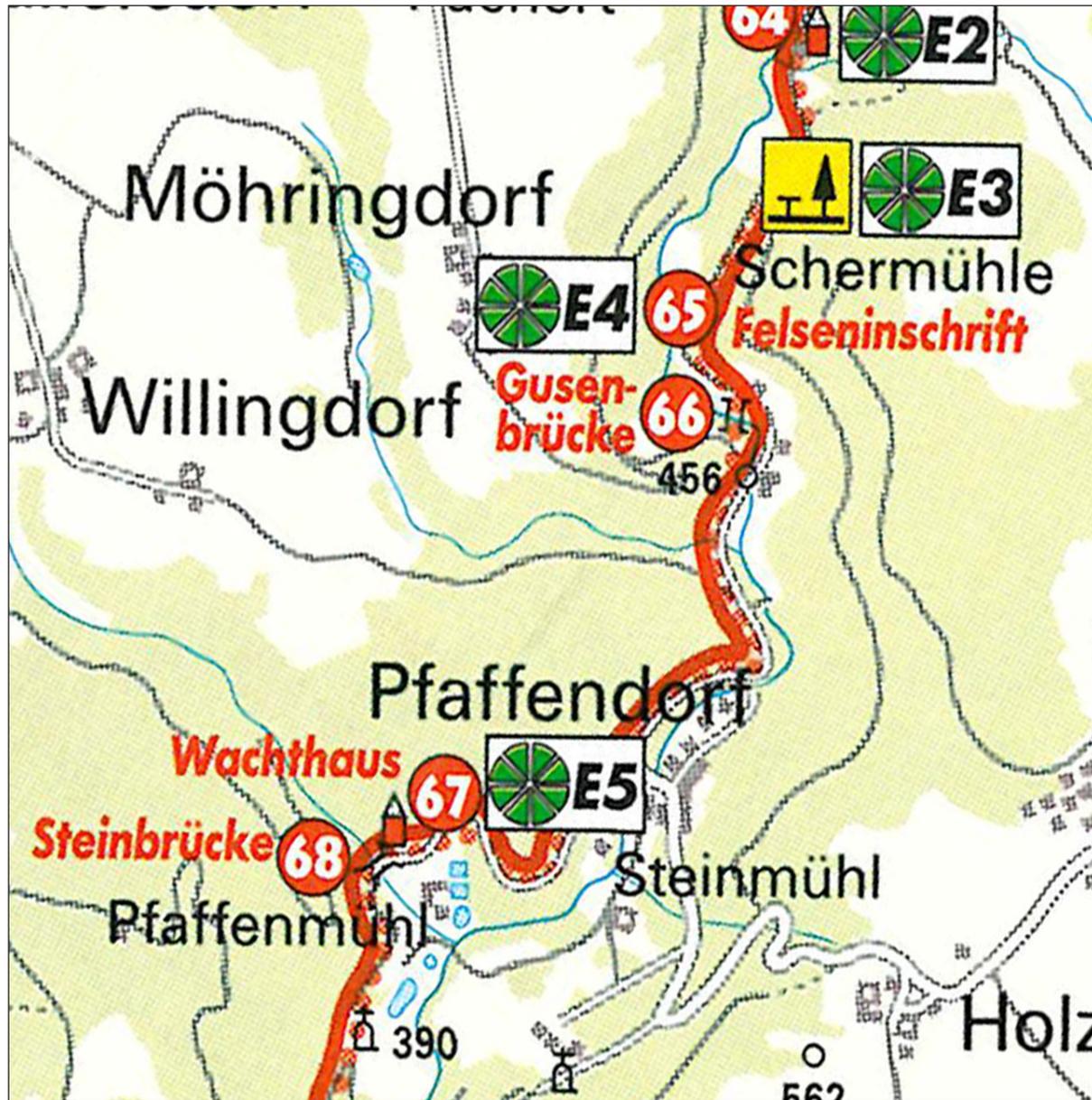
62 Wachthaus Nr.37 (Pernau), Bausubstanz stark verändert, bewohnt



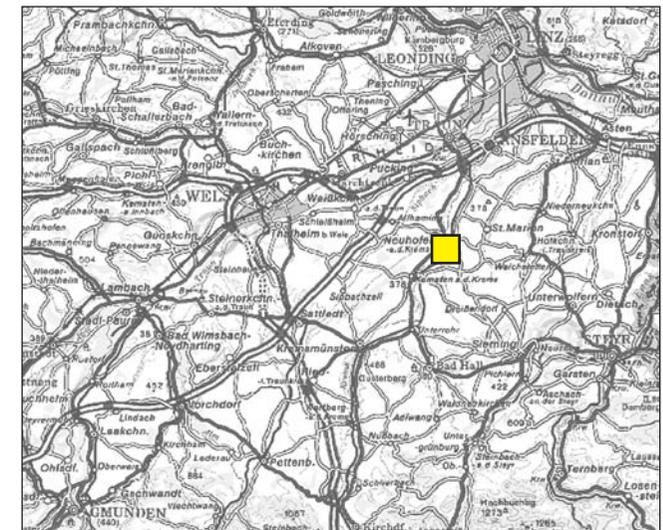


- 63 Wachthaus Nr.38 (Neumarkt), gut erhalten und bewohnt
- 64 Wachthaus Nr. 39 (Schermühle), gut erhalten, zeitweise bewohnt



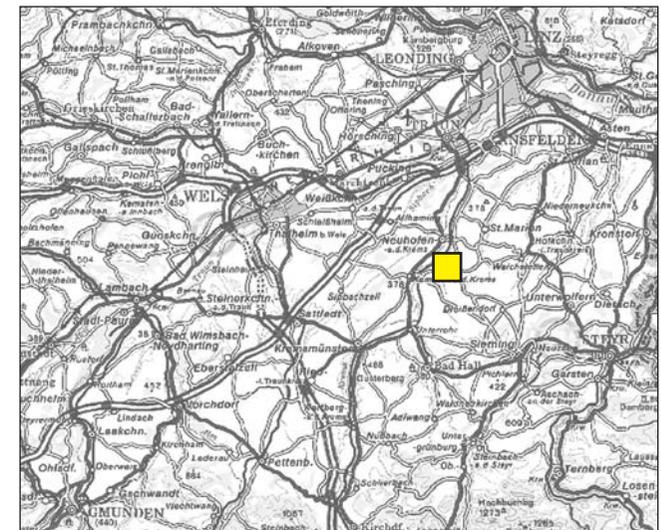


- 65 Felseninschrift: Wortlaut von M. Schönerer, MDCCCXXXI, M.Opp: den. 12. May
- 66 Gusenbrücke, Holzbrücke über Kleine Gusen, Nur mehr Fundament erkennbar
- 67 Wachthaus Nr.40 (Pfaffendorf), Bausubstanz stark verändert, bewohnt
- 68 Brücke bei Wachthaus Nr.40, einbogige Steinbrücke





- 69 Schwellensteine, liegen in der ehemaligen Trasse, heute Fahrweg
- 70 Kleine Büstenbachbrücke, einbogige Steinbrücke
- 71 Große Büstenbachbrücke, einbogige Steinbrücke über den Büstenbach
- 72 Wachthaus Nr.41 (Büstenbach), Bausubstanz stark verändert, bewohnt, als Gasthaus benutzt
- 73 Mittelstation Büstenbach, Gebäude durch Neubau ersetzt
- 74 Schmiedgrabenkehre, Damm mit Durchlass aus Stein

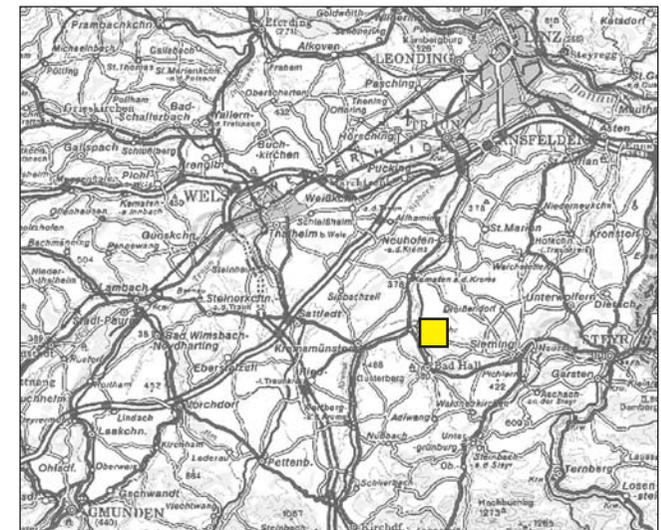




74 Schmiedgrabenkehre, Damm mit Durchlass aus Stein

75 Tiefenbachkehre, Damm mit durchlass aus Stein

76 Bundesstraße, Übersichtstafel



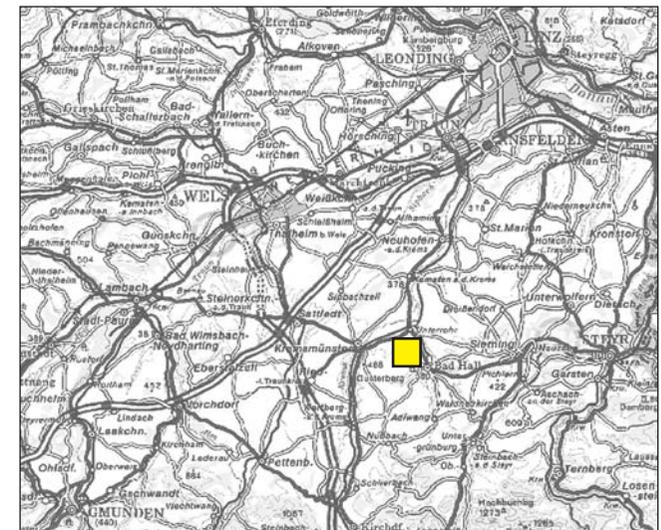


75 Tiefenbachkehre, Damm mit Durchlass aus Stein

77 Püchl, Wachthaus Nr.42

78 Punzlbergkehre mit Damm und restauriertem Durchlass

79 Tumbach, Wachthaus Nr.43

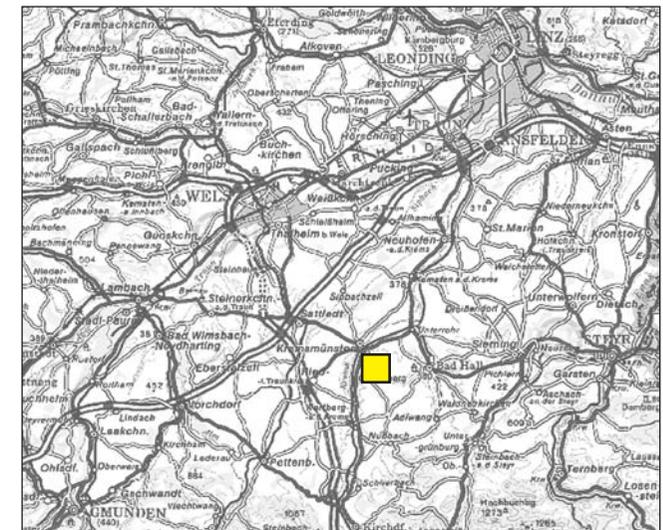




78 Punzenbergkehr mit Damm und restauriertem Durchlass

79 Tumbach, Wachthaus Nr.43

80 Punzenberg, Steinbrücke gut erhalten



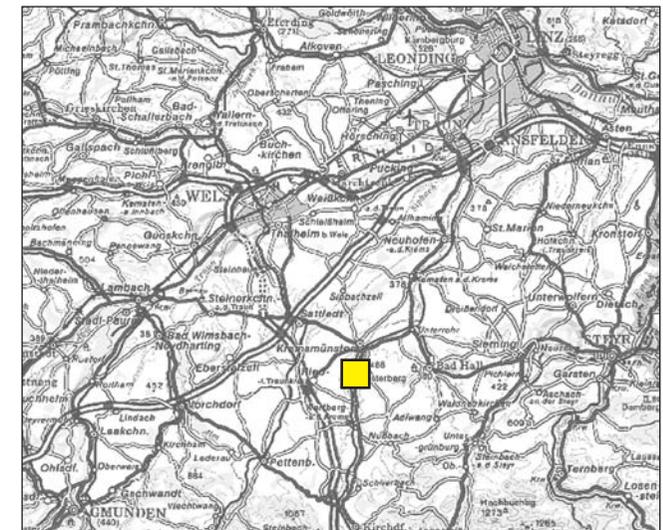


81 Große Gusen, Holzbrücke, Fundamentsteine noch vorhanden

82 Ehemaliger Stationsplatz Oberndorf

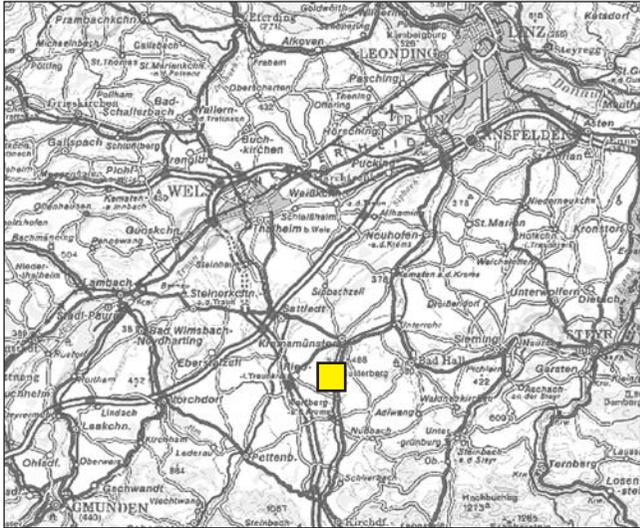
83 Mirellenbachbrücke

84 Viadukt Schladlau



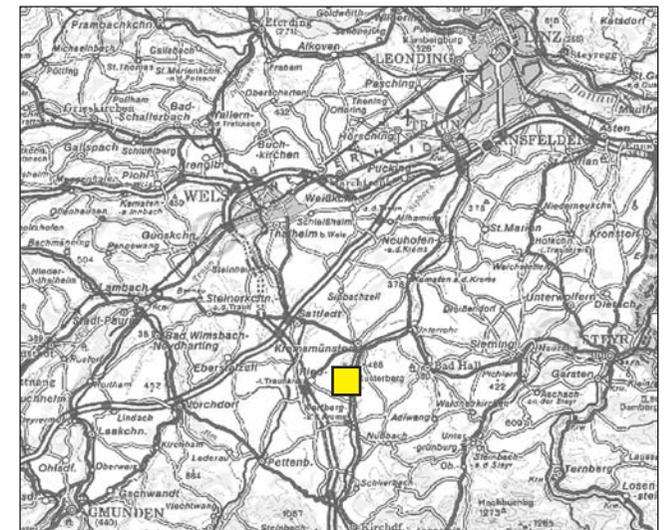


84 Viadukt Schladlau





85 Viadukt Innertreffling

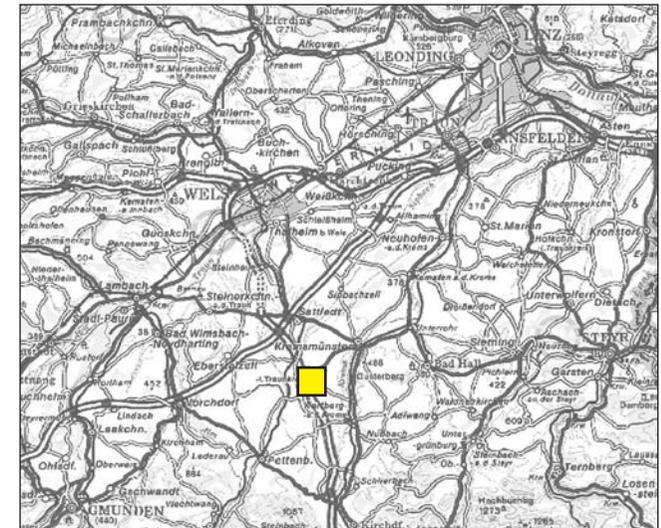


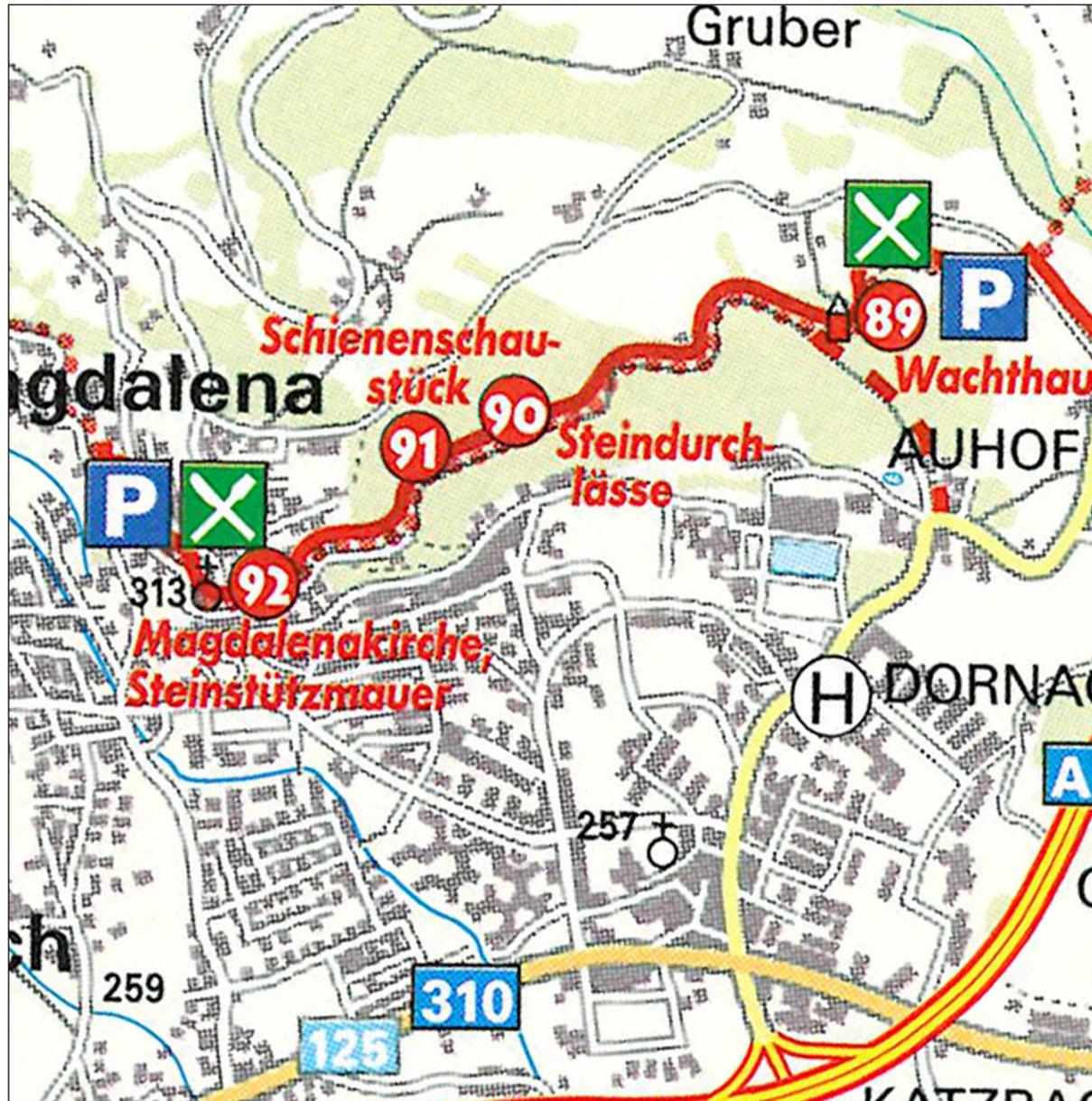


86 Viadukt Zinngießing

87 Kalkgraben, Durchlass, Steinbrücke mit Anschlussdamm

88 Elmberg, Steinbrücke zum Großteil erhalten



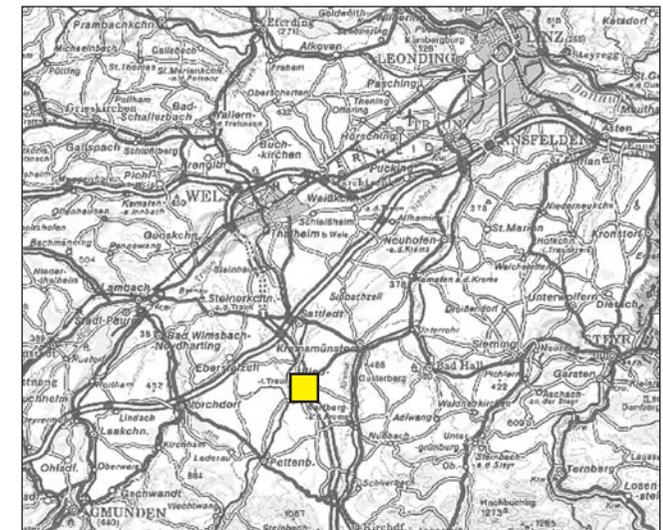


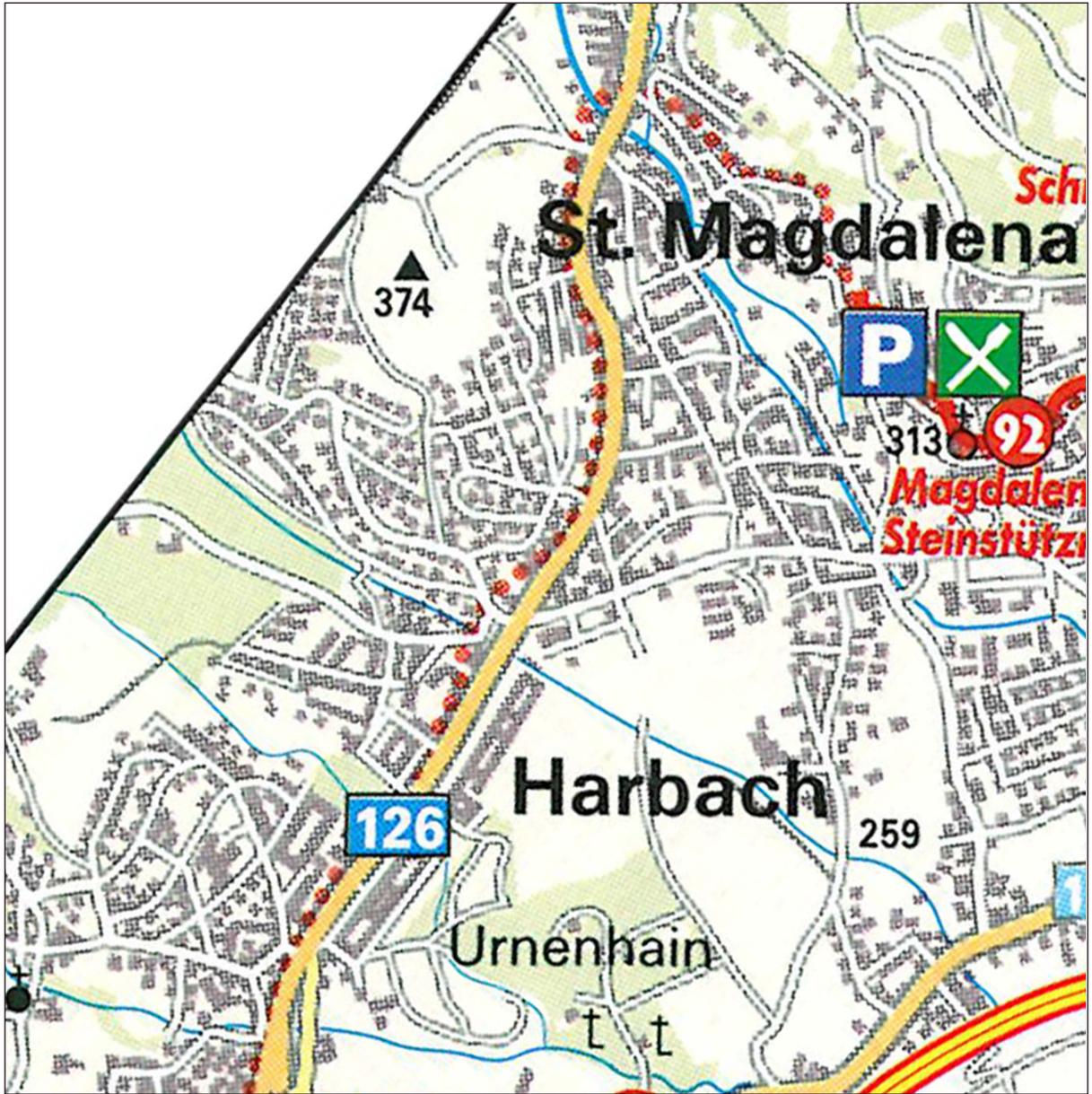
89 Schatzweg, Wachthaus Nr.48, Stark umgebaut

90 Magdalenenberg, Steindurchlässe, alle renoviert

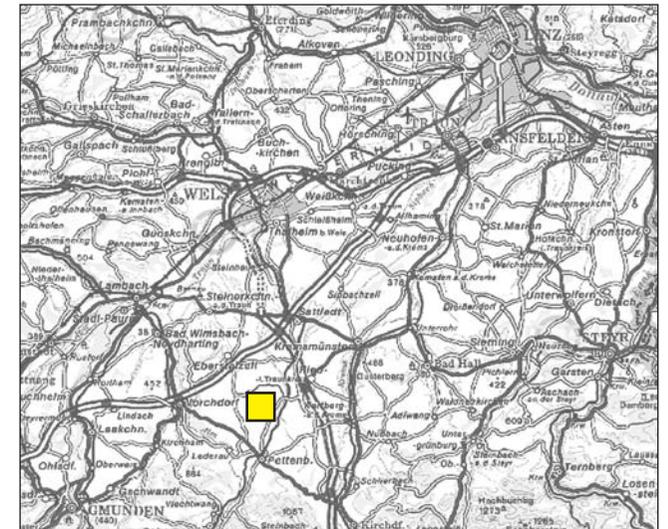
91 Magdalenenberg, Schienenschaustück

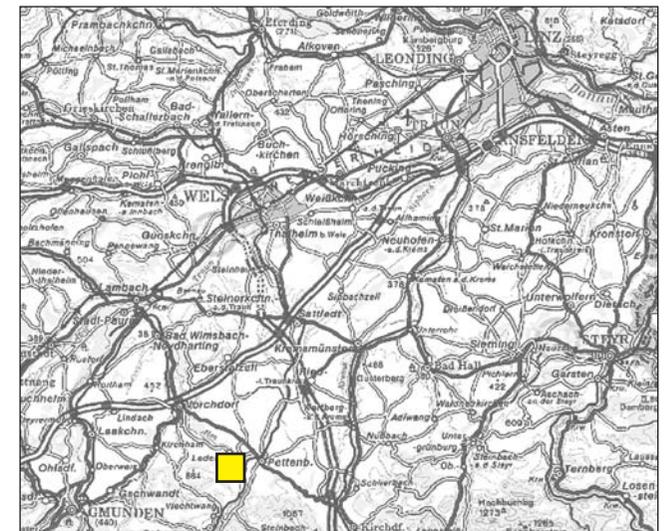
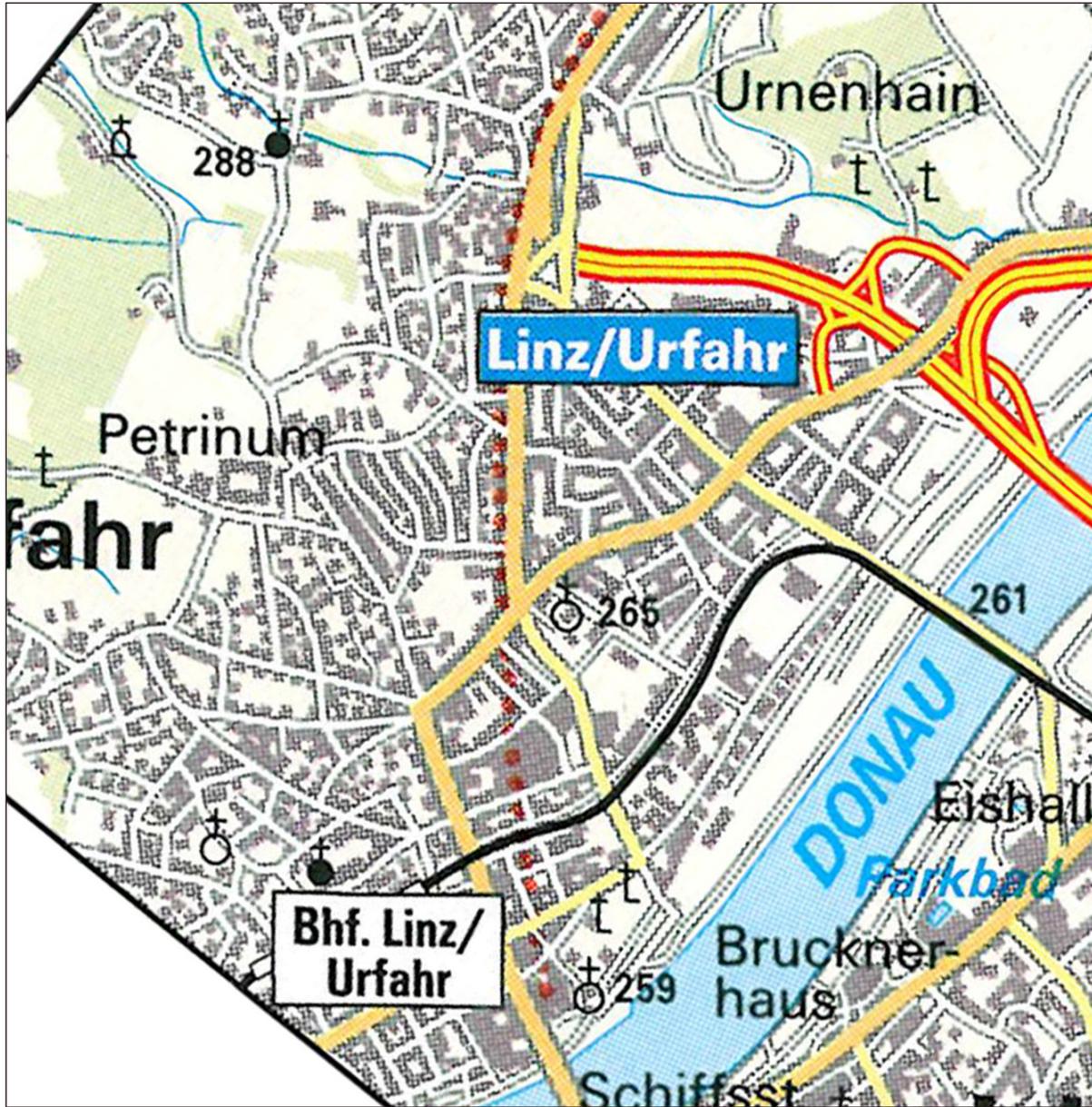
92 Umfahrung Magdalena Kirche, Steinstützmauer mit Fußgängerdurchlass





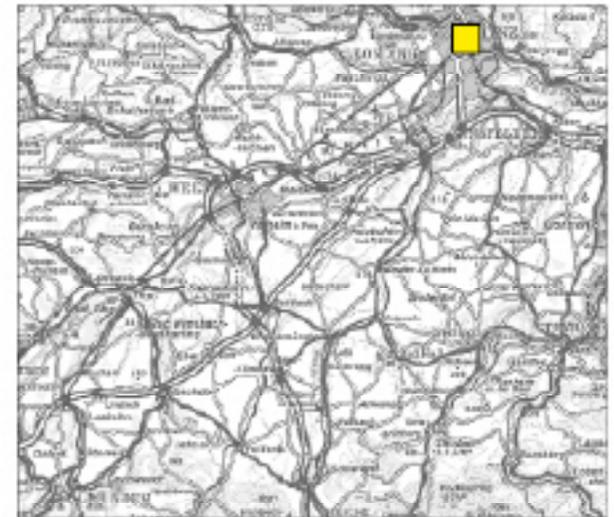
92 Umfahrung Magdalena Kirche, Steinstützmauer mit Fußgängerdurchlass







- 1 Aufsitzplatz Linz, Basdargarten
- 2 Station Eiserne Hand ( später Südbahnhof )  
/Platz
- 3 Ausweiche





1 Wachthaus Nr. 1

2 Gleisdreieck Linz - Zizlau - Wels

3 Turm Nr. 1 der Maximilianischen Turmlinie (1831)





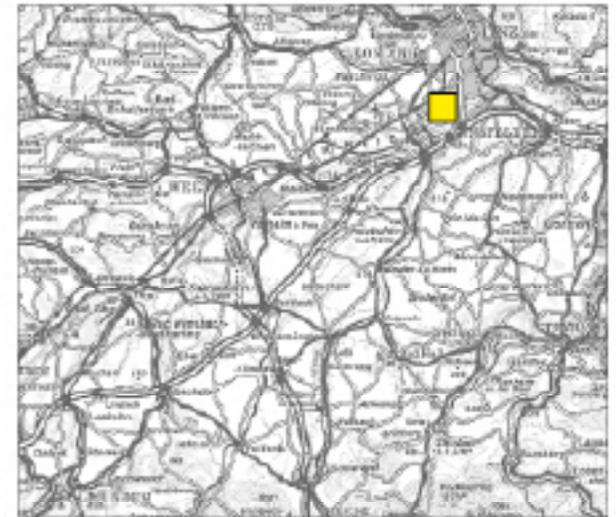
1 Stationsplatz Zitzlau

2 zum Gleisdreieck



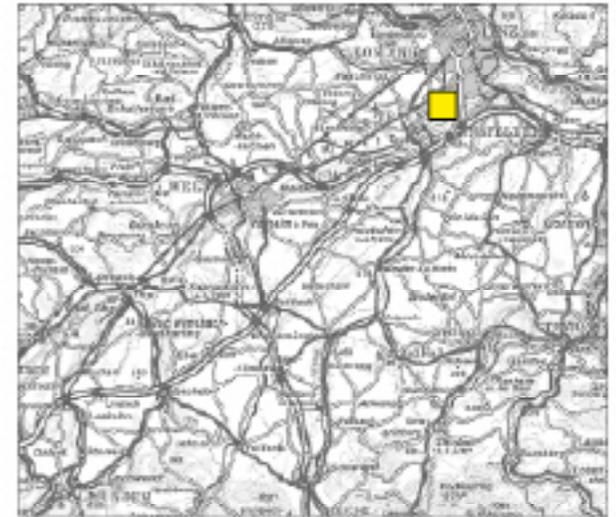


1 Wachthaus Nr. 2





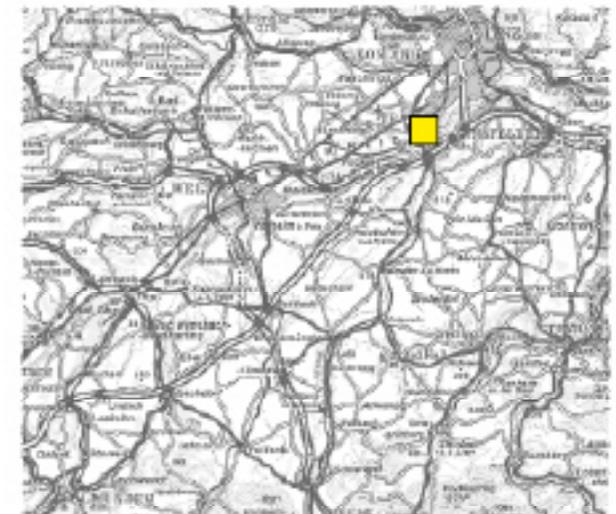
1 Wachthaus Nr. 3

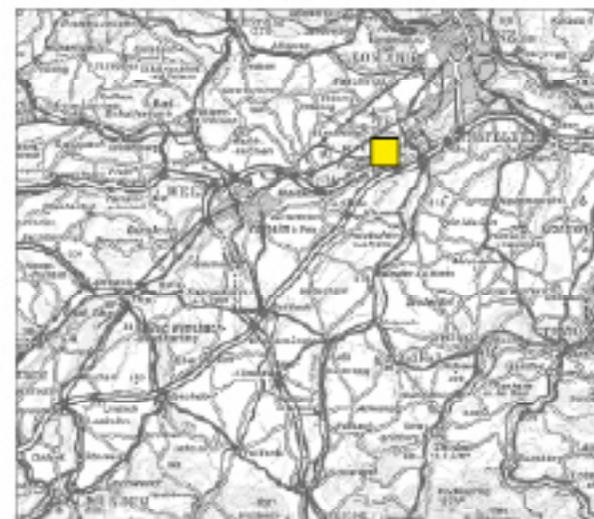
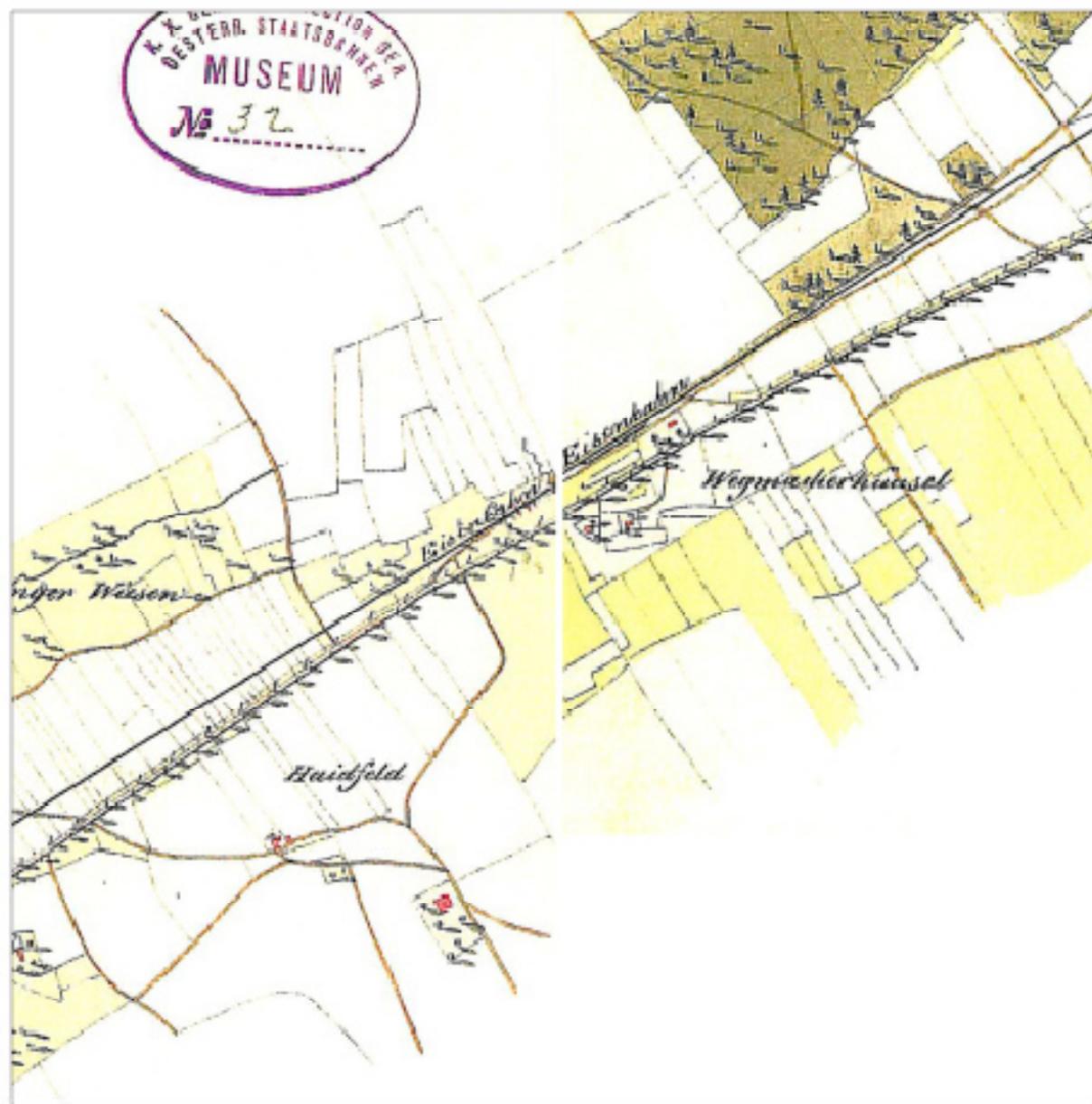


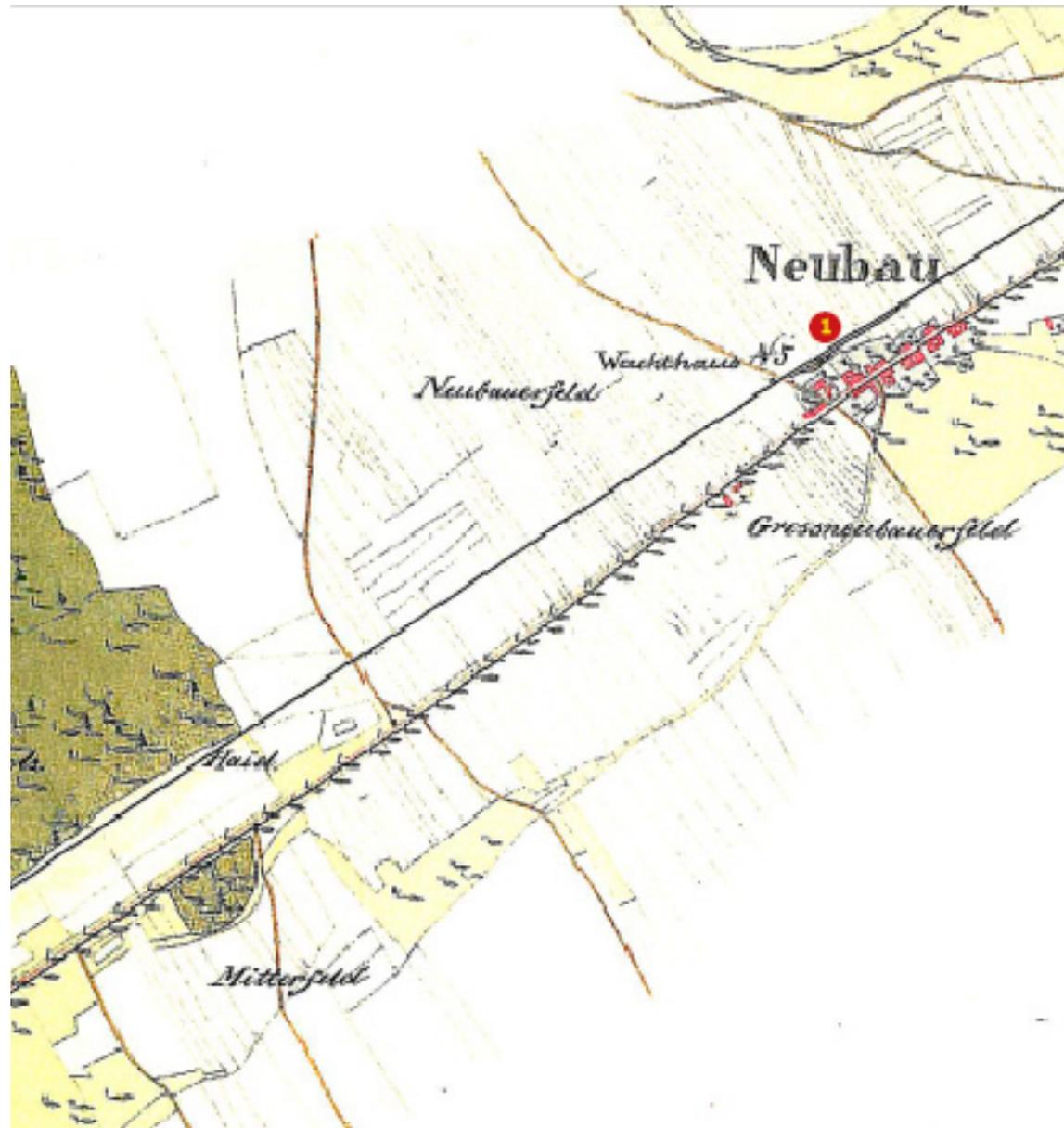


1 Wachthaus Nr. 4 mit Brunnen

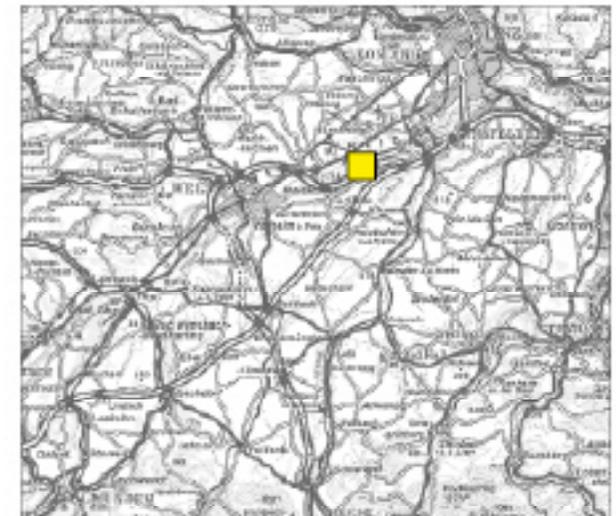
2 Ausweiche mit Brunnen





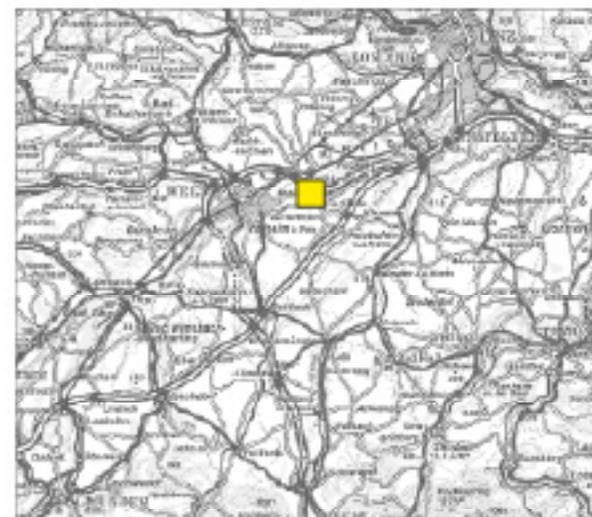


1 Wachthaus Nr. 5 mit Ausweiche



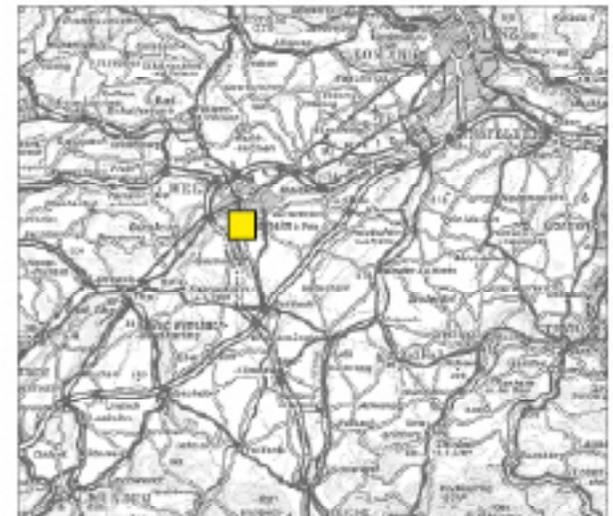


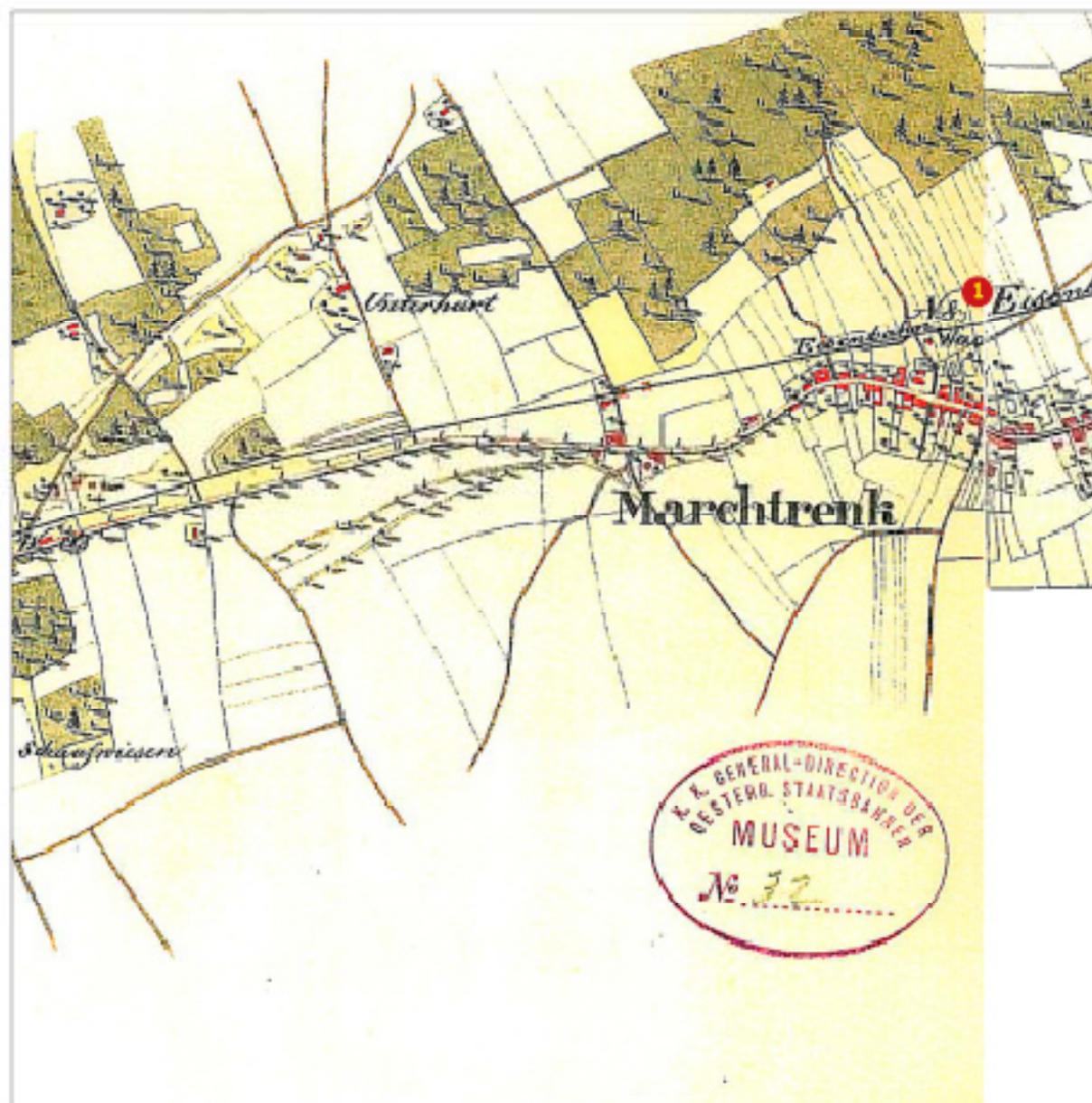
1 Wachthaus Nr. 6



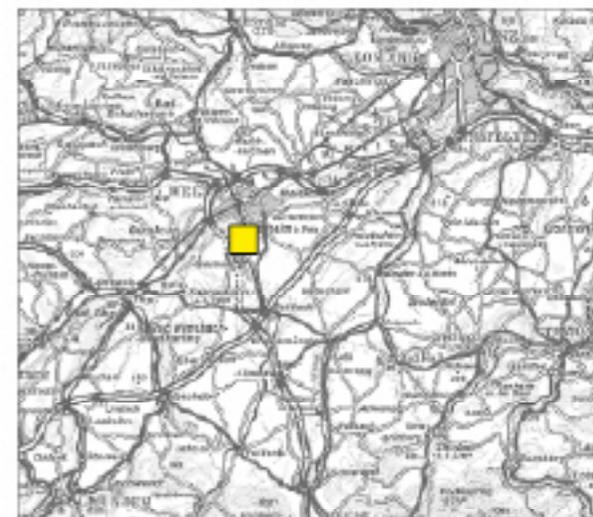


1 Wachthaus Nr. 7 mit Ausweiche



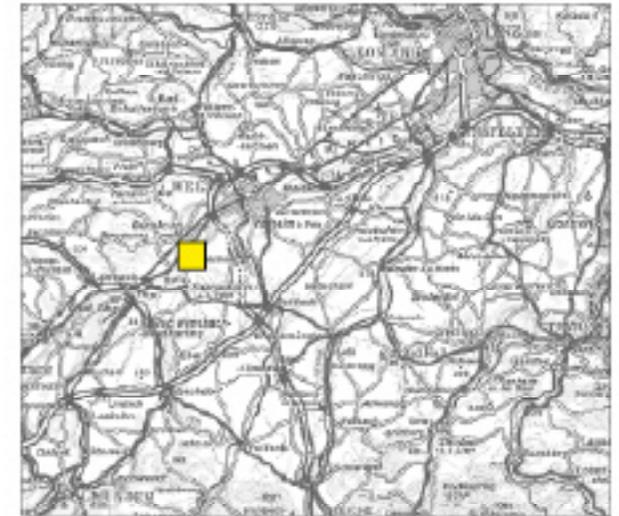


1 Wachthaus Nr. 8 mit Ausweiche



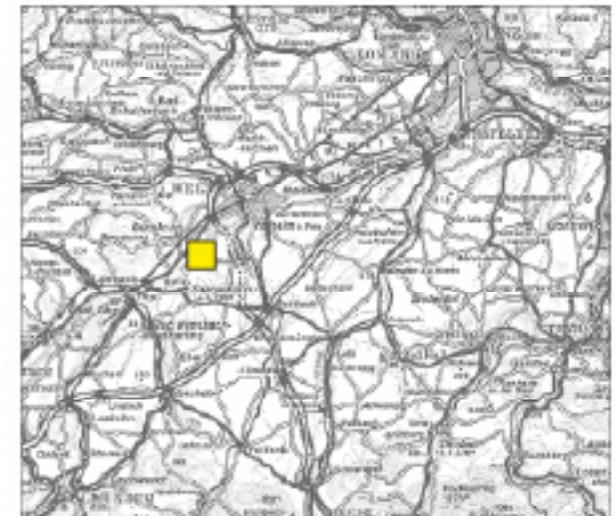


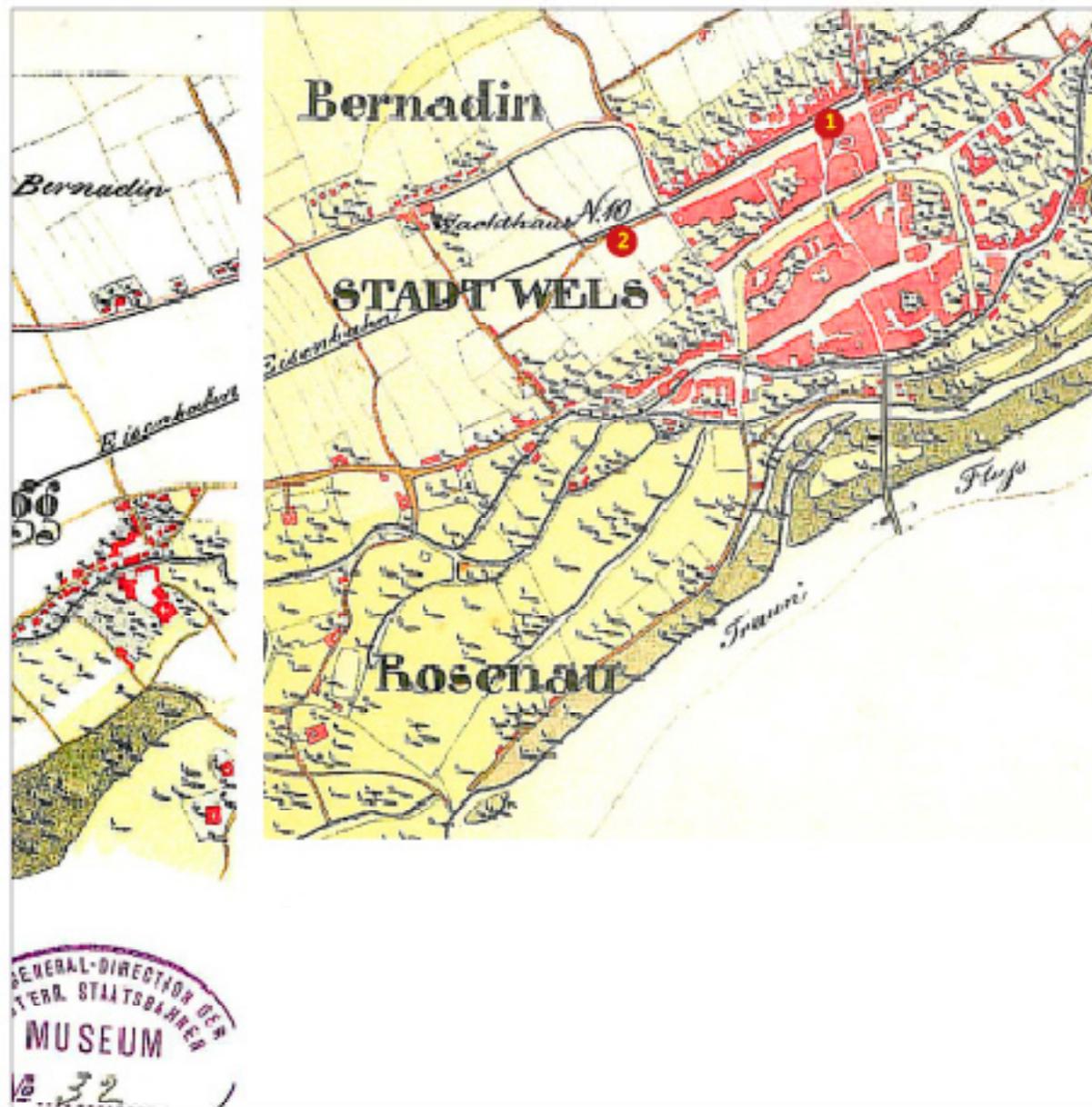
1 Packhof Maxlhaid (Seeahof) mit Rangiergleisen und Ausweiche



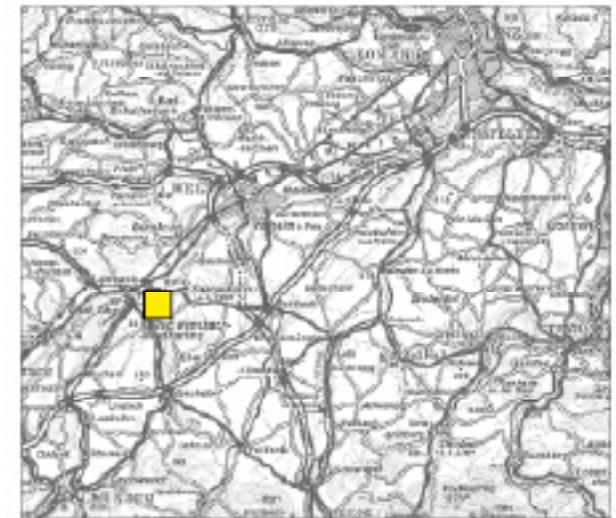


1 Wachthaus Nr. 9



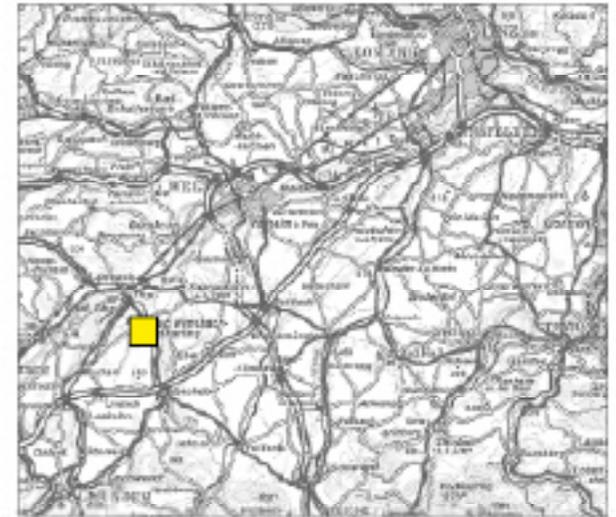


- 1 Aufsitzplatz Wels (Josefsplatz)
- 2 Wachthaus Nr. 10 mit Ausweiche



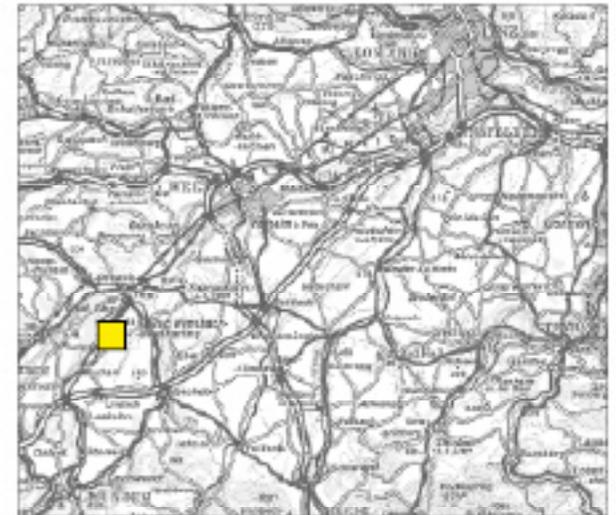


1 Ausweiche





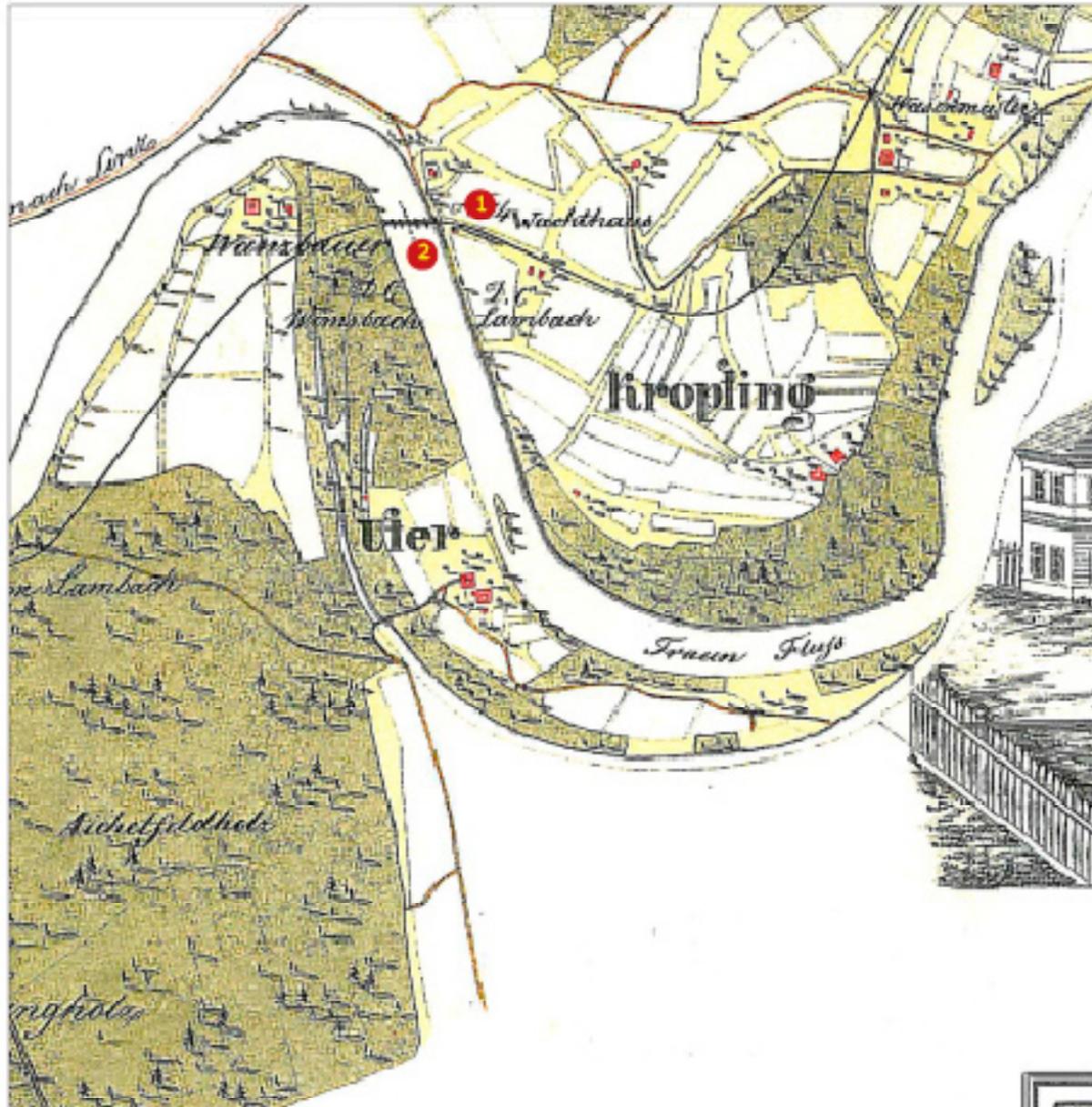
1 Wachthaus Nr. 11 mit Ausweiche





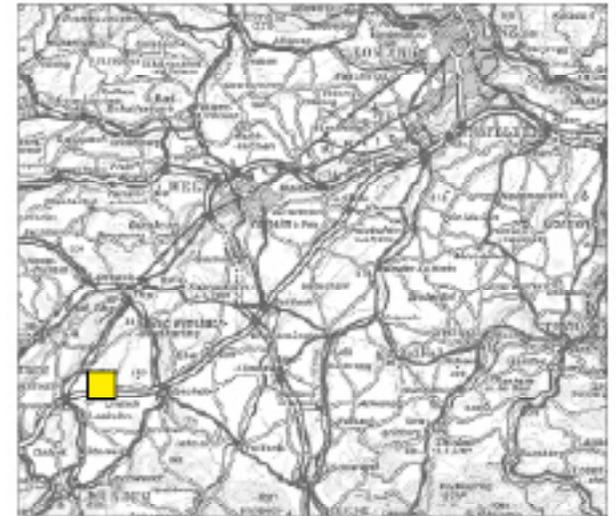
1 Wachthaus Nr. 13 mit Ausweiche





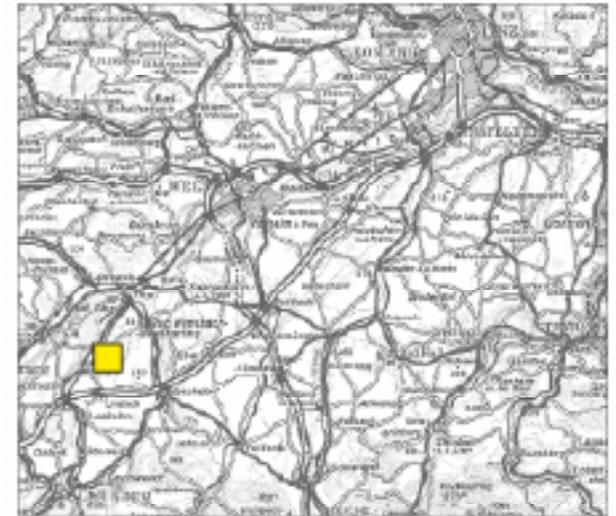
1 Wachthaus Nr. 14

2 Traunbrücke



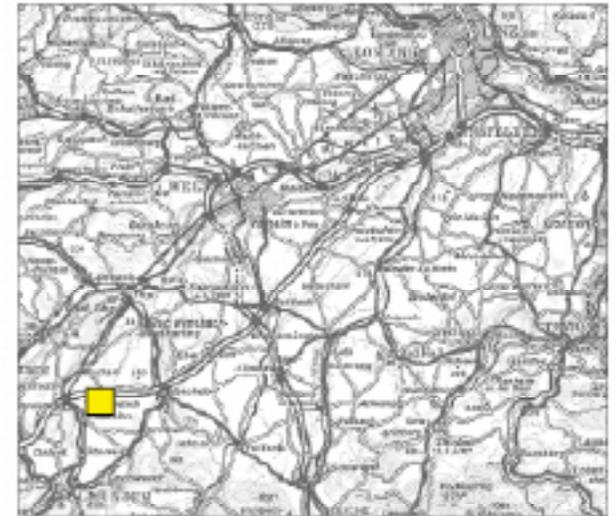


1 Stationsplatz Lambach





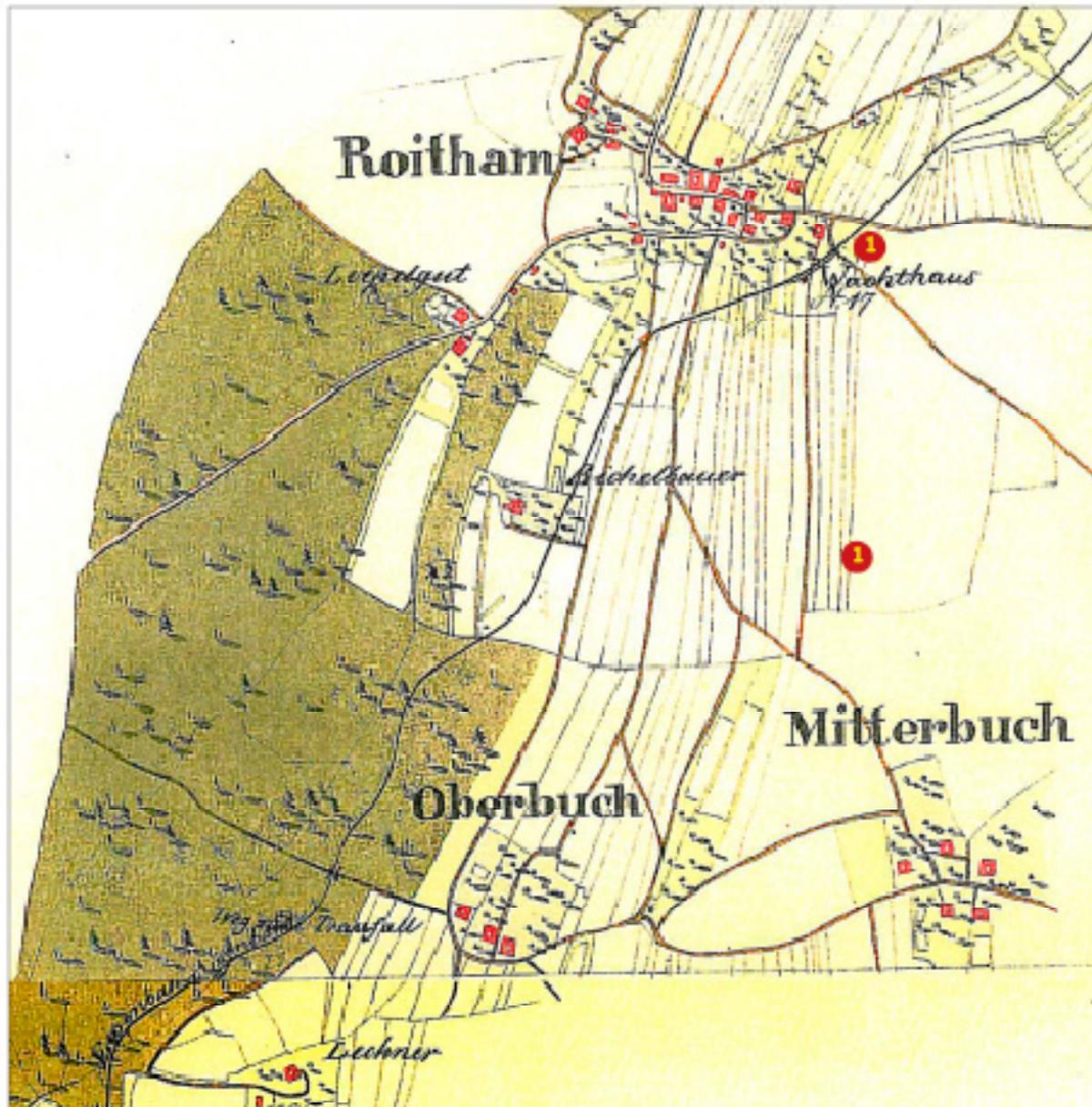
1 Wachthaus Nr. 15 mit Ausweiche



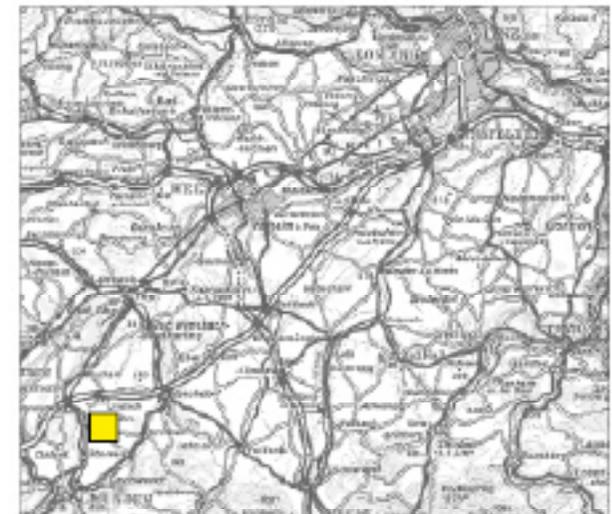


1 Wachthaus Nr. 16 mit Ausweiche



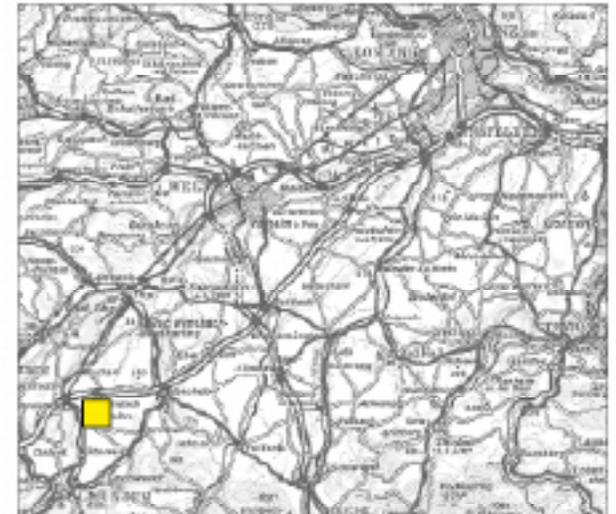


1 Wachthaus Nr. 17 mit Ausweiche



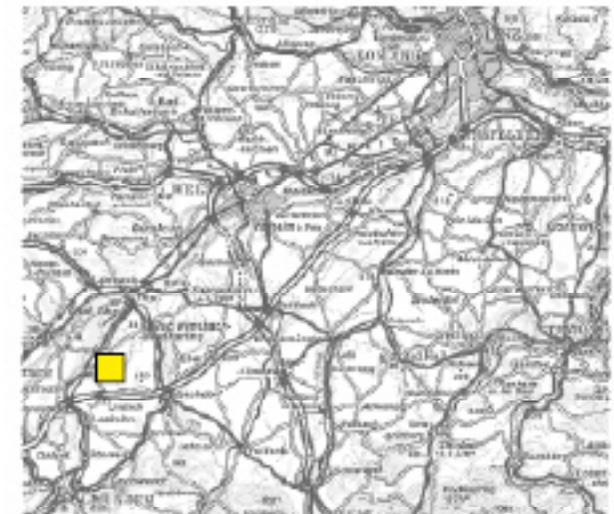


1 Wachthaus Nr. 18 mit Ausweiche



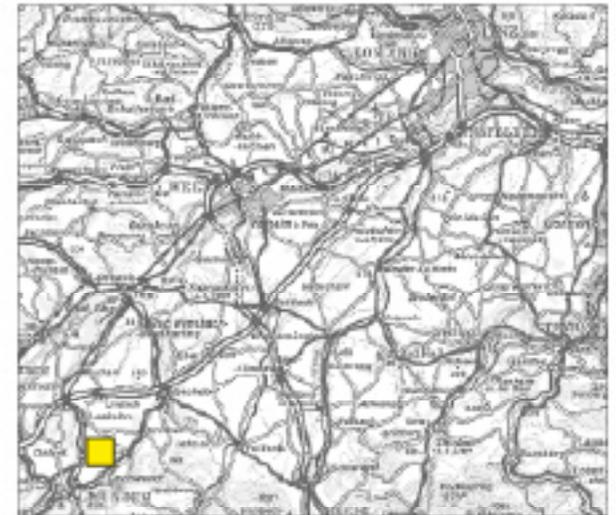


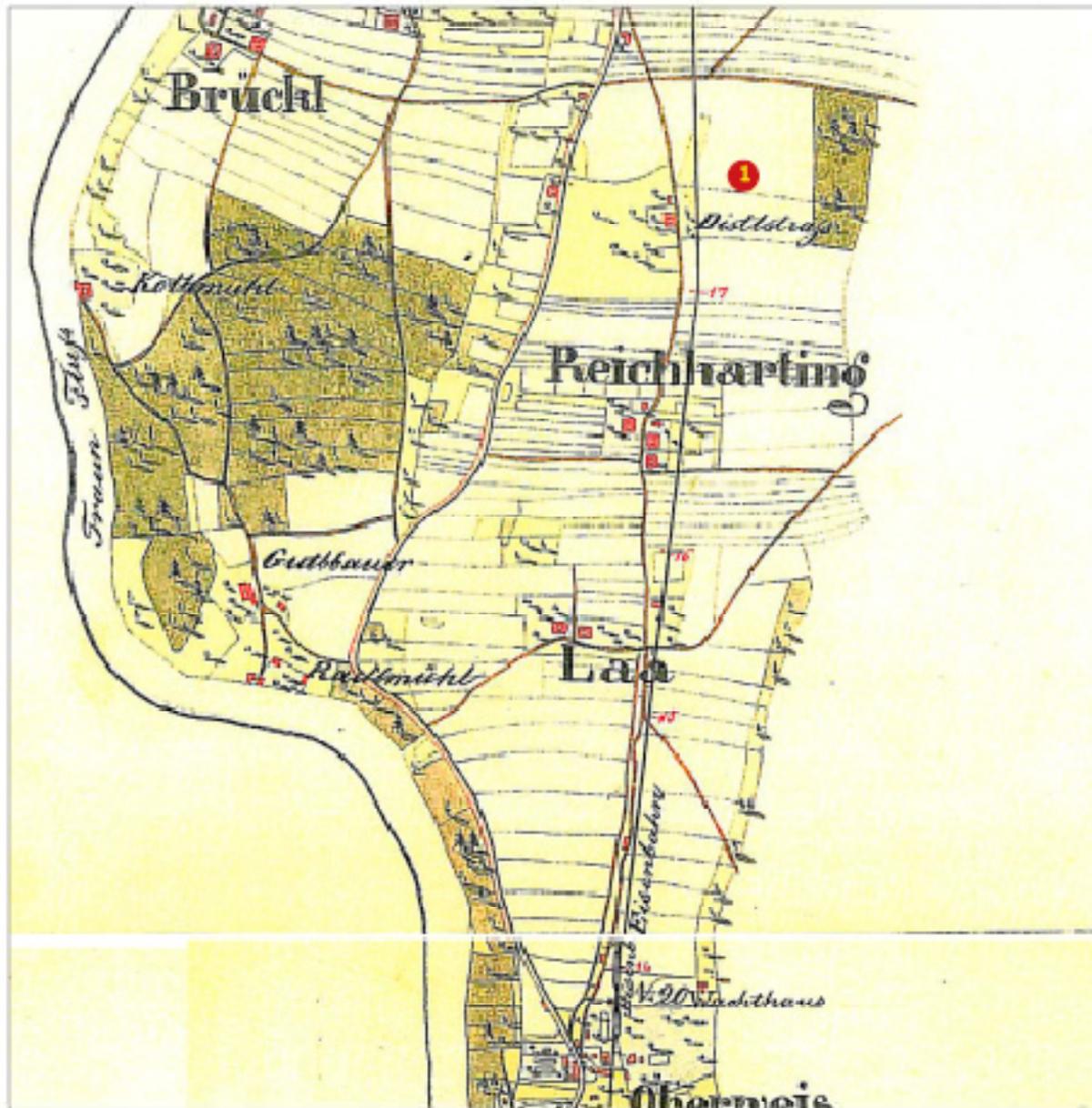
- 1 Ausweiche
- 2 Wachthaus Nr. 19



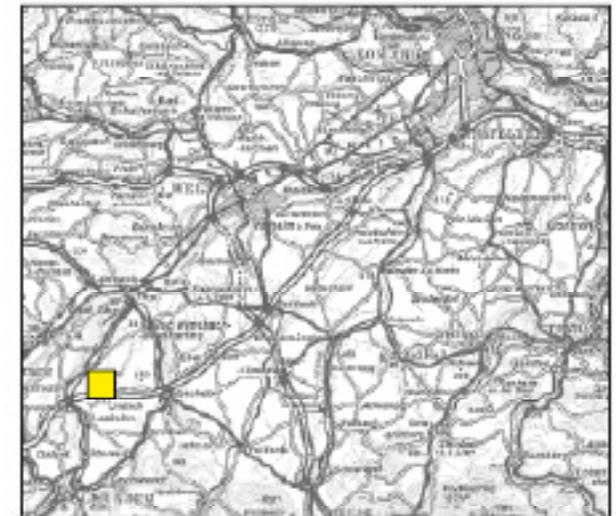


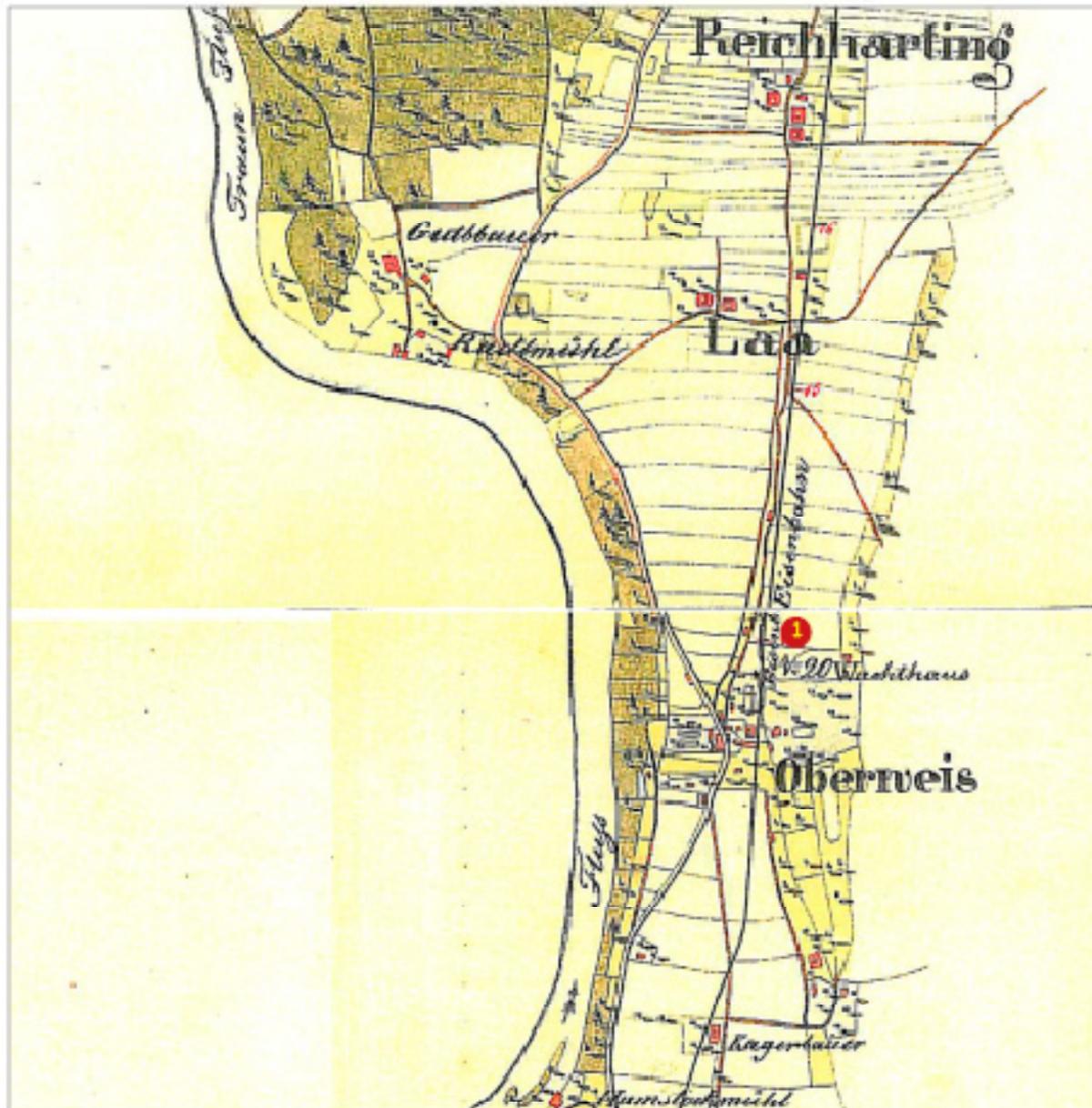
1 Wachthaus Nr. 21 mit Ausweiche





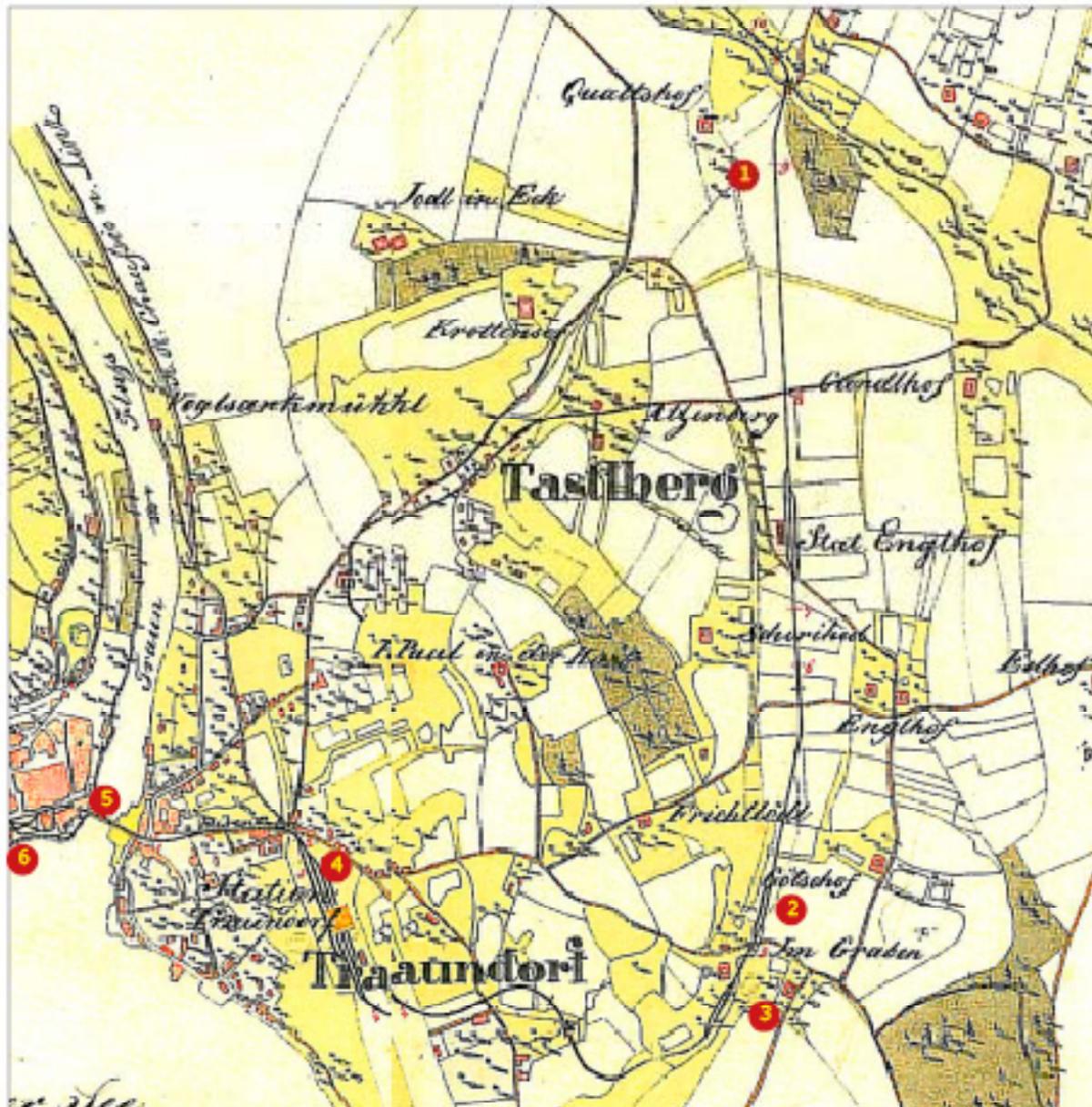
1 Wachthaus Nr. 20 mit Ausweiche





1 Wachthaus Nr. 20 mit Ausweiche





- 1 Stationsplatz Engelhof
- 2 Ausweiche
- 3 Ausweiche
- 4 Aufsitzplatz Gmunden / Traundorf
- 5 Traunbrücke
- 6 Salzlager im Rathaus Gmunden



## LEBENS LAUF

### Persönliche Daten

Hofrat Architekt  
Dipl.-Ing. Johannes Sima  
geboren am 09.02.1952 in Warmbad Villach, Österreich  
verheiratet

### Schulbildung und Studium

1958-1962 Volksschule, Salzburg  
1962-1970 Bundesrealgymnasium II, Salzburg, Matura  
1970-1976 Studium der Architektur, Technische Universität Wien

### Beruflicher Werdegang

1976-1978 Assistent am Institut für Hochbau und Entwerfen 1, TU-Wien

1978-1981 Angestelltentätigkeit in Wiener Architekturbüros (Hoppe, Hlawenicka, Lintl)

1979 Ablegung der Ziviltechnikerprüfung

1981 Verleihung der Befugnis eines Architekten mit Kanzleisitz in Wien

1981-1983 Planung und örtliche Bauaufsicht eines Schlachthof- und Biogasprojektes auf den Kapverdischen Inseln

1981-1993 Tätigkeit als freiberuflicher Architekt, zahlreiche Wettbewerbe und Realisierungen in Partnerschaften und Eigenverantwortung, schwerpunktmäßig im Entwurf

1991-1993 Assistent am Institut für Kunstgeschichte, Denkmalpflege und Industriearchäologie, TU-Wien, neben Lehrtätigkeit Teilnahme an zwei Grabungskampagnen in Mittelägypten

ab 12/1993 Bundesdenkmalamt in der zentralen Abteilung für Architektur und Bautechnik mit bundesweitem Aufgabenbereich

seit 12/2003 Abteilungsleiter derselben mit eingegliedertem Referat für Photogrammetrie und zentralem Planarchiv, Hofrat

seit 10/2006 Lehrauftrag am Institut für Architektur- und Kunstgeschichte, Baufor-

schung und Denkmalpflege, TU-Wien

1976, 1980 Ordentlicher Präsenzdienst beim österreichischen Bundesheer, Amt für Landesbefestigung

Wien, im August 2008