

## Eisenbahngeschichtliche Sammlung

Schon auf dem Wiener Kongreß wurde das Projekt einer die Flüsse Elbe, Moldau und Donau verbindenden Wasserstraße erörtert, um vor allem die Versorgung Böhmens mit Salz aus dem oberösterreichischen Salzkammergut, das für die damalige Zeit ein Transportproblem ersten Ranges war, wirtschaftlicher zu gestalten. Statt des geplanten Kanals wurde zwischen Linz und Budweis eine Schienenstraße mit Pferdebetrieb errichtet. Der geistige Vater dieser Pionierleistung war Franz Josef Ritter von Gerstner, der als Professor an der Prager Technik tätig war. Mit der Ausarbeitung des Projektes und der Bauführung wurde dessen Sohn, Franz Anton Ritter von Gerstner, beauftragt, der am Wiener Polytechnikum als Professor tätig war.

Im Jahre 1823 begann Gerstner mit der Nivellierung der Trasse Budweis–Linz und im Jahre 1829 wurde auf der Nordrampe bereits der regelmäßige Güterverkehr aufgenommen. Am 1. August 1832 konnte schon die gesamte Strecke Budweis–Linz in einer Länge von 130 km dem Verkehr übergeben werden. Wenige Tage zuvor hatte Kaiser Franz I. mit seiner Gemahlin eine Besichtigungsfahrt auf der Strecke Linz–St. Magdalena unternommen.

Diese rasche Realisierung des Gerstnerschen Projektes lag aber nur zum Teil in dessen Händen. Wegen mangelnder Erfahrung waren die Kosten viel zu niedrig eingeschätzt worden und das beige stellte Baukapital erwies sich als

zu gering, so daß die extra für diese Aufgabe im Jahre 1825 gegründete „K. k. privilegierte erste österreichische Eisenbahngesellschaft“ in schwere finanzielle Bedrängnis geriet. Gerstner fiel in Ungnade und erhielt 1828 die Weisung, die Bauleitung einstweilen seinen beiden Mitarbeitern Schmidl und Schönerer zu übergeben, und in Kürze wurde Matthias Schönerer zum Bauführer bestellt. Dieser konnte allerdings den Bau nur unter der Preisgabe einiger technischer Grundsätze, um deren Realisierung der weit vorausblickende Gerstner bis zum letzten gekämpft hatte, zu Ende führen. Er akzeptierte wesentlich größere Steigungen und vor allem viel engere Krümmungen und nahm sogar Gegensteigungen, die Gerstner entschieden abgelehnt hatte, in Kauf. Der Erfolg war, daß sich die Trasse Linz–Budweis, als sie später auf Dampfbetrieb umgestellt werden sollte, als ungeeignet erwies und aufgelassen werden mußte.

Das reibungslose Funktionieren dieser ersten Schienenstraße Europas bewirkte bald eine Verlängerung bis Gmunden. Erste Vorschläge waren schon im Jahre 1815 vom Salzoberamt in Gmunden erstattet worden. 1833 wurde die Baukonzession erteilt und am 1. Mai 1836 konnte die Strecke schon dem Verkehr übergeben werden.

Obwohl schon im Jahre 1825, also zwei Jahre nach dem Baubeginn der Bahn, George Stephenson mit

der von ihm gebauten Lokomotive zwischen Stockton und Darlington in England die Jungfernfahrt gemacht hatte und Gerstner auch bereits die Überlegenheit der Lokomotive gegenüber dem Pferdebetrieb anerkannte, war er wegen der schon erwähnten Schwierigkeiten nicht mehr in der Lage, den für Pferdebetrieb geplanten Schienenweg noch rechtzeitig auf Lokomotivbetrieb umzustellen.

Schönerer war es in erster Linie darum zu tun, bei seinen Auftraggebern das Vertrauen zum Projekt wiederherzustellen. Er verzichtete daher von vornherein auf Neuerungen. Obwohl in Österreich schon im Jahre 1837 auf der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn die erste Lokomotive in Betrieb genommen wurde, beschloß die Erste Eisenbahngesellschaft erst im Jahre 1852, vom Pferdezug zum Lokomotivbetrieb überzugehen. Auf der Strecke Linz–Gmunden war diese Umstellung wegen der günstigeren Geländeverhältnisse ohne größere Umbauten möglich. Die Strecke Linz–Budweis erwies sich, wie schon erwähnt, als ungeeignet und mußte neu trassiert werden. Entsprechend dem Fortschreiten der Bauarbeiten wurde der Pferdebetrieb abschnittsweise eingestellt. Die letzten Pferdezüge verkehrten am 15. Dezember 1872 zwischen Linz und Freistadt. Heute liegt diese auf weiten Strecken noch gut erhaltene Trasse samt ihren Brückenbauten verlassen in der Landschaft und ist nur mehr ein technisches Denkmal, das aber vielen Wanderern noch Achtung und Anerkennung entlockt.

Mit dieser Schienenstraße ist ein Pionierwerk verwirklicht worden, das zu seiner Zeit auf dem Kontinent ohne Vergleich dastand. In den besten Jahren wurden jährlich rund 150.000 Personen und 100.000 Tonnen Güter, davon etwa die Hälfte Salz, befördert. Die Gesamtlänge dieser Pferdebahn betrug 200 km. Der Oberbau war genormt. Es wurden Flachschiennen verwendet, die auf in Schwellensteinen verankerten Holzballen aufgenagelt waren. Die Schwellensteine sind in einigen Teilbereichen der Trasse noch komplett vorhanden und auch die meisten der ehemaligen Bahnwächterhäuser stehen noch. Der Wagenpark umfaßte im Jahre 1836 rund 500 Frachtwagen, 60 Personenwagen und verschiedene Spezialfahrzeuge. Alle Wagentypen sind in der Schausammlung in guten Modellen vorhanden. Ein Originalpersonenwagen „Hannibal“, der seine Abstammung von der Postkutsche nicht verleugnen kann, wird viel bewundert. Teilstücke des Oberbaues und zahlreiche sonstige Erinnerungsstücke, unter ihnen auch der Spaten, mit dem am 28. Juli 1825 in Netrowitz der erste Spatenstich getan wurde, runden die Sammlung ab.

Obwohl Oberösterreich die erste Schienenbahn des europäischen Kontinents erhalten hat, ist die Errichtung weiterer Bahnen sehr in Verzug gekommen. In der Residenzstadt Wien wurden ab 1837 Bahnen nach Norden, Süden und Osten gebaut. Die Verbindung der Reichshauptstadt mit den westlichen Ländern hat noch lange auf sich warten lassen. Die Hauptur-

sache dürfte der seit uralten Zeiten gut funktionierende Donauverkehr gewesen sein, der im Jahre 1837 durch Einführung der Kraftschiffahrt noch wesentlich verbessert und tatsächlichen Bedürfnissen angepaßt worden ist.

So darf es uns nicht wundern, daß erst im Jahre 1856 eine Konzession zum Bau der „K. k. privilegierten Kaiserin-Elisabeth-Bahn“, die im Volksmund kurz Westbahn genannt wird, erteilt wurde, um Wien mit den Städten Linz und Salzburg zu verbinden. Nach beachtlich kurzer Bauzeit konnte schon im Jahre 1858 der Betrieb bis Linz und eineinhalb Jahre später, nämlich am 1. August 1860, der Gesamtbetrieb Linz–Salzburg aufgenommen werden. Damit war der Weg für die Errichtung weiterer Bahnlinien offen. Von ihnen soll nur noch die Kronprinz-Rudolf-Bahn nach Steinach-Irdning genannt werden, für die in Oberösterreich im Jahre 1877 die Bahnhöfe Gmunden und Ischl eröffnet worden sind.

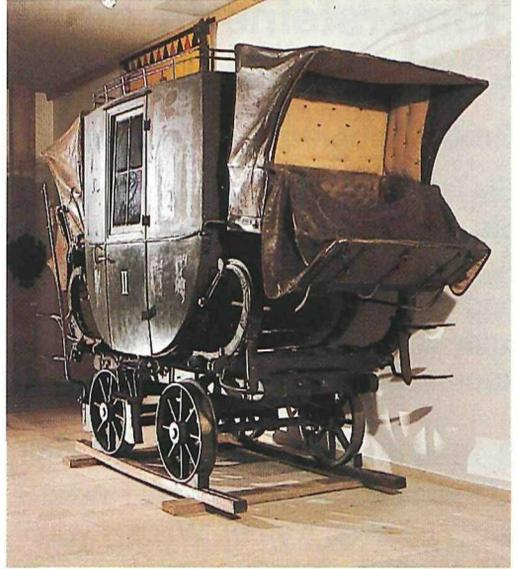
In der Sammlung sind daher auch zahlreiche Erinnerungsstücke an die alte Kaiserin-Elisabeth-Bahn, Fahrzeug-, insbesondere aber Lokomotivmodelle, Betriebsutensilien, Ausrüstungsgegenstände und Dienstuniformen des Bahnpersonals, Fernmeldeeinrichtungen und ähnliches zu sehen. Besonders hervorgehoben müssen die ehemaligen Hofwartesäle werden. Diese prachtvoll ausgestatteten Hofwartesäle gab es in Salzburg, Linz, Gmunden und Bad Ischl. Reste der alten Einrichtung, besonders prachtvolle Fauteuils, sind noch erhalten.

Die kleine, aber beachtliche Linzer Sammlung soll den Besuchern die Anfänge einer Entwicklung vor Augen führen, die den Personen- und Warenverkehr des 19. und 20. Jahrhunderts geprägt hat. Das wirtschaftliche, soziale und politische Geschehen ist in einem beträchtlichen Ausmaß von den Bahnen mitbestimmt worden. Die Sammlung ist nach dem ersten Weltkrieg vom Linzer Bundesbahndirektor Hohenbühel und seinen Mitarbeitern angelegt und dem OÖ. Landesmuseum zur Verwaltung übergeben worden. Im Jahre 1951 wurde sie, vermehrt durch die Privatsammlung Wimmer, in einem Seitentrakt des Linzer Hauptbahnhofes als oberösterreichisches Eisenbahnmuseum allgemein zugänglich gemacht. Wegen Platzschwierigkeiten mußte die Sammlung im Jahre 1971 ins OÖ. Landesmuseum zurückverlegt werden.

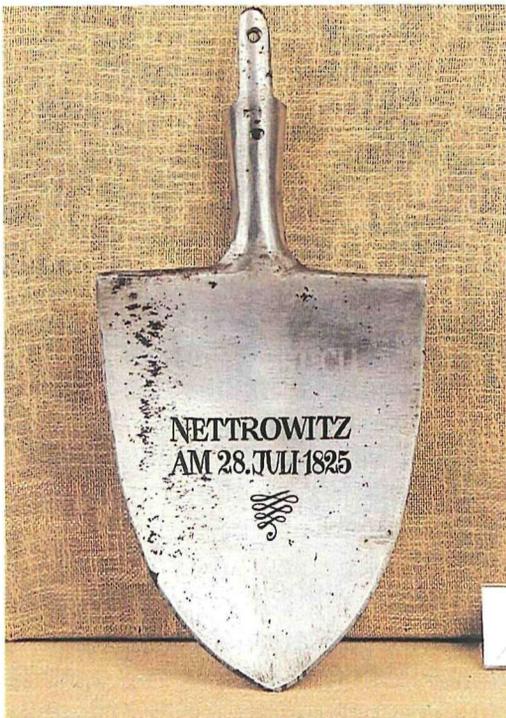
JOSEF REITINGER

**127 Pferdebahnwagen „Hanibal“**, um 1833, Länge 4,30 m, Höhe ca. 2,75 m.

Personenwagen II. Klasse, von der ehemaligen Pferdeeisenbahn Linz–Budweis, auf der er bis zum Jahr 1872 in Betrieb stand. Der Wagen ist in der Art einer Postkutsche als geschlossener Coupéwagen mit sechs Sitzplätzen gestaltet, vorne und hinten mit einem offenen Kutschbock versehen und gut gefedert. Die Räder sind für die bei der Pferdebahn in Verwendung gestandenen, auf Holzbalken aufgenagelt gewesenen Flachschiennen gearbeitet. R.



127



**128 Spaten**, 1825, Länge ca. 42 cm. Der als einfache Stichschaufel blank geputzte und mit schwarzer Farbe mit der Inschrift „Netolitz am 28. Juli 1825“ versehene Spaten wurde für den ersten Spatenstich beim Bau der Pferdeeisenbahn Linz–Budweis verwendet. R.

128

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Museumsführer und zur Geschichte des Oberösterreichischen Landesmuseums](#)

Jahr/Year: 1978

Band/Volume: [1978](#)

Autor(en)/Author(s): Reitinger Josef

Artikel/Article: [Eisenbahngeschichtliche Sammlung 182-185](#)