

Menschen an der Pferdeeisenbahn



Hubert Koller – auf seinem Grund in Eisenhut führte die Pferdeeisenbahn einst nach Österreich.



Bettina Preinfalk vom Verein „Freunde der Pferdeeisenbahn“ gibt im Biedermeierkleid Auskunft.



Herbert Leisch Kondukteur im Museum



Bruno Duschlbauer Kutscher im Museum



Ludwig Ziegler hat jahrelang den Wanderweg in Freistadt betreut, hegt und pfllegt ihn auch jetzt noch.

»Hier steigen wir in den Wanderweg ein, der aus Tschechien kommt – die Bahn wurde ja auch von Norden nach Süden gebaut. Wobei die Topografie war keine einfache war. Lediglich 2,1 Prozent Steigung waren toleriert, da die Pferde die schwere Salzlast sonst nicht ziehen konnten. Es mussten teils Serpentinaugen gezogen werden, in Leopoldschlag eine gewaltige Doppelschleife, entlang derer es 18 Brücken gab. Sie sind heute mittels eines Rundwanderwegs verbunden.

Koller führt uns zu den Resten der „Großen Edlbrucker Brücke“, die eine Spannweite von 22,7 Metern aufwies und eine Höhe von 18,4 Metern hatte – die steinernen Flanken links und rechts lassen die Mächtigkeit erahnen. Heute wachsen hier Birken empor, die Holzbrücke gibt es längst nicht mehr.

Gedacht war es anders: Die Idee der Bahnverbindung beruht auf Franz Josef Gerstner. Sein Sohn, Franz Anton, griff diese in den 1820er-Jahren auf. Er machte eine Studienreise nach England, wo bereits eine Pferdeeisenbahn fuhr – aber auch die Dampfbahn. Die Endlichkeit der Pferdeeisenbahn war ihm bewusst, das zeigt, dass in Böhmen größere Kurvenradien und reine Steinbrücken gebaut wurden – im Hinblick auf die Dampflokomotive. Der Abschnitt von Eisenhut nach Linz war ebenfalls so konzipiert, doch das liebe Geld ...

Rund 1050 Brücken gab es entlang der Strecke, 900 bereits auf tschechischer Seite – sie verschlangen eine Unsumme. Die Ausgaben für Material und Grundeinlösungen wurden unterschätzt, und es galt, Löhne für bis zu

»Die Kutscher mussten an einem Tag 20 Kilometer mit dem Salztransport zum nächsten Bahnhof gehen und danach die 20 Kilometer wieder zurück.«

Bettina Preinfalk vom Verein „Freunde der Pferdeeisenbahn“, der auch das Museum in Kerschbaum betreibt und heuer das 30-Jahr-Jubiläum feiert.



sechstausend Arbeiter zu bezahlen. Die Kosten galoppierten davon. Den Aktionären war es bald genug, Gerstner wurde durch seinen Mitarbeiter Mathias Schönerer ersetzt. Dieser baute billiger – Holzbrücken statt Steinbrücken und engere Kurvenradien. Für Lokomotiven jedoch unbefahrbar.

Die Natur verleiht sich alles ein

Wir verabschieden uns von Hubert Koller und biegen vor Leopoldschlag in einen Weg ein. Hier steht das Wachthaus 23. Einst gab es alle zweieinhalb Kilometer solche Häuser. Sie wurden für die Arbeiter errichtet, später wohnten die Bahnwächter darin, die bis zum jeweils nächsten Posten die Strecke instand halten mussten. Jeder war mit einer kleinen Schmiede ausgestattet. Heute verleiht

sich die Natur das Wachthaus ein. Ebenso den alten Bahndamm, der uns erstmals im Wald auffällt. Wie eine Ader ragt er aus dem Boden. Erde überzieht das massive Steinfundament wie Haut. Einst wurden auf diesen Adern Salz und Menschen transportiert, heute stehen Fichten darauf. Vereinzelt sind noch die alten Bahnschwellen zu sehen. Sie waren jedoch nicht quer verlegt, sondern es waren Einzelsteine mit U-Profil, in denen die Holztränke lagen. Darauf befanden sich die Eisenplatten, auf denen die Bahn rollte. Diese Schwellen sind heute so unscheinbar, dass die meisten daran vorbeiwandern, im Glauben, es seien gewöhnliche Steine. Im nächsten Wald taucht hinter den Ästen die Edelbachbrücke auf, die erste reine Steinbrücke der Bahn auf österreichischer Seite. Der

Damm ist auf unserer Seite erodiert, wir kraxeln hinauf, denn oben geht der Weg weiter. Unten plätschert beschaulich der Bach. Welch Anstrengung muss es gewesen sein, diese gewaltigen Steine hierherzubringen?

Es ist nicht mehr weit zum Kerschbaumer Sattel, mit 713 Metern der höchste Punkt. Budweis liegt auf 381 Meter, Linz auf 266. Kerschbaum ist der Mittelpunkt der Ausdehnung von 128,8 Kilometern. Der Bahnhof war einst der größte Österreichs. Hundert Noriker standen im Gewölbestall. Anfang der 1990er-Jahre wäre das baufällige Gebäude fast abgerissen worden, hätten sich nicht die damaligen Bürgermeister für den Erhalt eingesetzt. Ein Glück! Denn heute beherbergt er ein Museum, das Seinesgleichen sucht. »

Spuren entlang der Pferdeeisenbahn



Auf der „Kleinen Edlbrucker Brücke“ wachsen die Birken.



Ein Blick ins Wachthaus 23: Zu sehen ist lediglich ...



... ein alter Herd.



Der Weg ist gut markiert

BUDWEIS

< 64,6 Kilometer >

KERSCHBAUM

< 64,2 Kilometer >

LINZ

< 67,9 Kilometer >

GMUNDEN