



Start zu einer Ausflugsfahrt in Linz um 1840 Zeichnung von J. V. Reim

DIE PFERDEEISENBAHN BUDWEIS-LINZ-GMUNDEN

MIT SCHWERPUNKT
ZIELORT GMUNDEN



Auf dem Gmundner Rathausplatz wird das Salz von den Schiffen auf die Wagen der Pferdeeisenbahn verladen.
Lithographie von Carl Ritter, ca. 1850

INHALT

Baugeschichte	3
Streckenverlauf	5
Schienen	6
Stationsplätze/Bahnhöfe	6
Bahnwächterhäuser	7
Personenbeförderung	8
Pferde	9
Kurioses	10
Die Errichtung der Pferdeisenbahn im Überblick	11
Ende der Pferdebahn - Einführung des Dampfbetriebes	12
Das Ende der Pferdeeisenbahn im Überblick	13
Bedeutung und Leistung dieser Pferdeeisenbahn	14
Die Pferdeeisenbahn in Gmunden	15
Gleisanlagen in der Stadt Gmunden	18
Die steile Strecke vom Rathaus nach Engelhof	20
Der Bahnhof Gmunden-Engelhof	23
Die Info-Blechtafeln zur Pferdeeisenbahn in Gmunden	24
Pferdeeisenbahn-Wanderweg in Gmunden	25

DIE PFERDEEISENBAHN BUDWEIS-LINZ-GMUNDEN

Baugeschichte

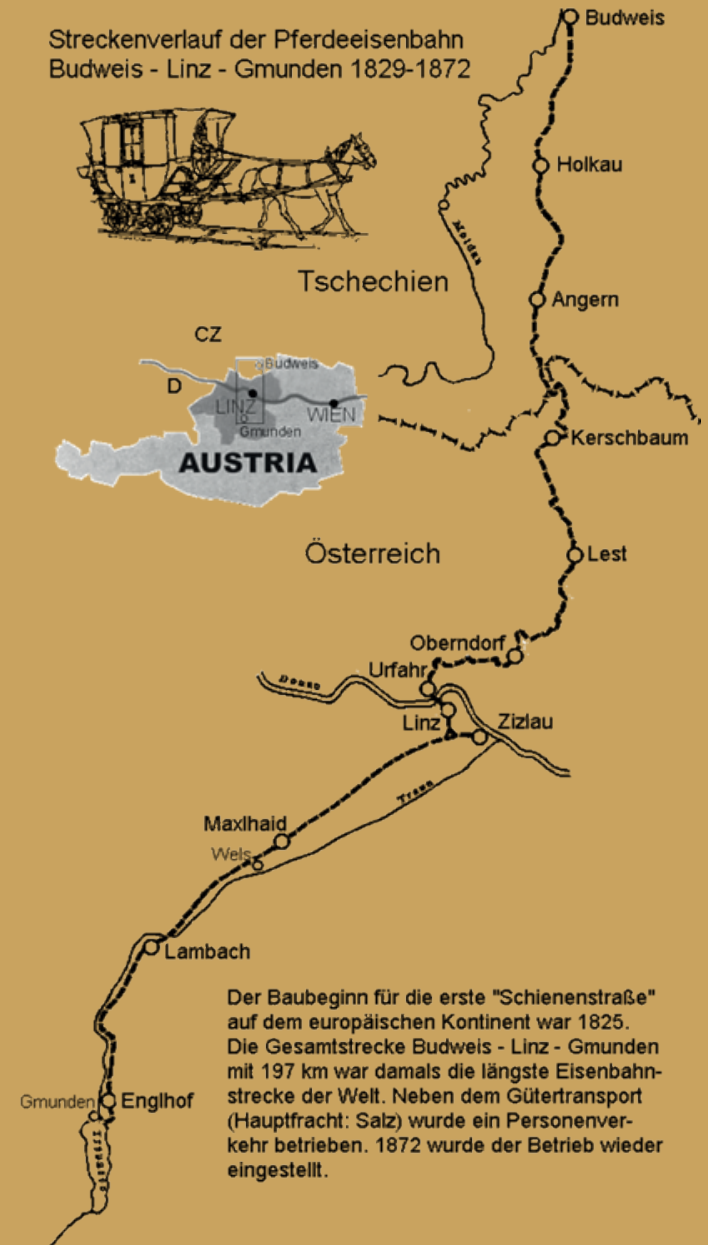
Die Geburtsstunde der ersten Pferdeisenbahn auf dem europäischen Kontinent schlug in Böhmen. Vor deren Errichtung verursachte der nur zu Lande mögliche Salztransport auf der Strecke Linz-Budweis enorme Kosten. Da drang die Kunde von neuen Schienentransportwegen aus England zu dem **Ing. Franz-Josef Gerstner**. Er reiste nach England und studierte dort vor Ort die Schienenbahnen zum Kohletransport. Danach empfahl er diese auch für den Salzvertrieb auf der Strecke Budweis-Linz. Er legte bei der dafür entscheidenden Behörde in Wien eine erste detaillierte Planung vor und erhielt den Auftrag zu dessen Umsetzung.

Ende Juli 1825 wurde mit den Bauarbeiten begonnen - Spatenstich in Net(t)rowitz / heute Netřebice bei Kaplice. Auf Gerstner und die bis zu 6.000 Arbeiter kamen zahlreiche Probleme zu: Einerseits technische Schwierigkeiten, andererseits der Höhenunterschied von 540 Metern und schließlich der Widerstand der örtlichen Bevölkerung, die zumeist mittels ihrer Pferdefuhrwerke direkt oder indirekt am Salztransport beteiligt war und nun um ihre Erwerbsquelle bangte. 1828 führten finanzielle und interne Probleme zum Abgang Gerstners. Als dieser ausschied, war die Bahn bis Kerschbaum fertiggestellt. Das war bereits mehr als die **Hälfte des Projekts**. Danach entschloss man sich dazu, die Strecke viel kostengünstiger fertig zu bauen, Im Gegensatz zu Gerstners Plänen baute man nun so, dass die Strecke nicht auf Dampfbetrieb ausgelegt war. Die **Nordstrecke** wurde am 1. August 1832 für den Verkehr frei gegeben.

Da der Salztransport auf der Traun aufwändig und gefährlich war und ebenfalls hohe Kosten verursachte, war eine Weiterführung der Pferdeeisenbahn bis Gmunden eine logische Konsequenz. Nachdem man die nötigen Geldgeber für den Auftrag gefunden hatte, wurde die Konzession an die „**K.K. Privilegierte Erste Eisenbahn Gesellschaft**“ übertragen. Der Bau der sog. **Südstrecke** wurde 1834 begonnen und nach nur 2 Jahren fertig gestellt. Am 1. Mai 1836 wurde sie offiziell dem Verkehr übergeben. Damit konnte man ab nun auf bessere und billigere Weise als bisher Waren von Gmunden aus nach Böhmen und Niederösterreich liefern.

Die Bahnstrecke Linz-Gmunden hatte eine Länge von 67,915 km, und außer diesen beiden Städten noch Maxlhaid, Neubau, Wels und Lambach als Hauptbahnstationen. Gleich außerhalb Linz zweigte von ihr eine Flügelbahn nach Zizlau, einem Ort am Zusammenfluss der Traun und Donau ab. Der Ort diente als Umschlagplatz für die Verladung des nach Niederösterreich bestimmten Salzes und anderer Frachten auf die Donauschiffe.

Die einzige stärkere **Steigung auf der Südstrecke** gab es in Gmunden vom Klosterplatz nach Traundorf. Daher dauerte es bis 1842, bis die Eisenbahn bis zum Gmundner Rathausplatz verlängert wurde. Nun nahm die Bahn ihren Ausgang beim Rathausplatz bzw. bei der Grabenkreuzung, führte durch das Trauntal, über die Plassauerhofkreuzung zur Station Annastraße.



Der Baubeginn für die erste "Schienenstraße" auf dem europäischen Kontinent war 1825. Die Gesamtstrecke Budweis - Linz - Gmunden mit 197 km war damals die längste Eisenbahnstrecke der Welt. Neben dem Gütertransport (Hauptfracht: Salz) wurde ein Personenverkehr betrieben. 1872 wurde der Betrieb wieder eingestellt.

Schienen

Die Schienen für die Pferdeisenbahn waren so gebaut, dass Schwellensteine aus Granit beidseitig in den Boden eingegraben wurden. Ca. alle 2 m wurden ganze Querschwellen verlegt, um ein Auseinandergehen der Schienen zu verhindern. In die Schwellensteine wurden Ausnehmungen gestemmt, darin wurden die quadratischen Kanthölzer eingelegt und schließlich Eisenbänder auf diese Hölzer genagelt. Auf diesen rollten die Räder der Wagen wegen des geringeren Reibungswiderstands wesentlich besser als auf den Straßen. Die Spurweite betrug 1.106 mm.

Stationsplätze/Bahnhöfe

Die Bahnhöfe, damals noch Stationsplätze genannt, dienten als **Kreuzungs-, Umspann- und Verladeplätze** und waren mit Diensträumen, Dienstwohnungen des Personals, mit einem oder mehreren Stallgebäuden mit Platz für 28 bis über 100 Pferden. Angeschlossen waren ein Hafer- und Heumagazin, eine Schmiede und Gütermagazine.

Daneben gab es noch weitere Werkstätten und meist ein verpachtetes Gasthaus. Die Stationsplätze waren auf der Linie nach Budweis ca. 20 km und auf der Gmundner Linie an die 15 km voneinander entfernt. Diese Distanzen waren so gewählt, dass ein Pferd als Tagespensum von einem Stationsplatz zum nächsten und von dort mit einem Gegenzug wieder zurück in den eigenen Stall gelangen konnte. Dafür war der sog. **Stationsplatzkommandant** zuständig. Darüber hinaus war er für die reibungslose Betriebsabwicklung verantwortlich. Ferner hatte er Fahrbescheinigungen auszugeben, die Gepäcks- und Frachtstücke zu übernehmen und für deren Beförderung zu sorgen.

Bahnwächterhäuser

Zur Inspektion und Wartung der Strecke wurden im Abstand von zwei bis drei Kilometern „Wachthäuser“ errichtet. Die Nordlinie Linz-Budweis besaß zuletzt 52 solche Häuser, die Südlinie nach Gmunden 25.

Die Güterwagen



Abbildung eines Warentransportzuges und eines Güterwagens mit Salzfüßern
© www.knipserl.at

Die Güterwagen für den Salztransport waren zweiachsige, offene Wagen mit niedrigem Bord, auf die rund 40 Zentnerfüßer mit je 56 kg geschichtet und die mit Planen, Decken oder Brettern zugedeckt wurden. Später wurden aber auch geschlossene Kastenwagen eingesetzt. Die Eisenbahngesellschaft verfügte zuletzt über ca. 1.000 Güterwagen. Sie wurden je nach Fahrtstrecke mit 2.500 bis 3.500 kg beladen. Spezialwaggons kamen erst später zum Einsatz. So gab es für empfindliche Güter Hochbordwagen mit einer Abdeckung aus Blech sowie Vierachser für den Transport

von Langholz, Kohle und Steinen. Die Geschwindigkeit der Güterzüge betrug im Schnitt 4 km/h. Pro Tag wurden maximal 40 Kilometer zurückgelegt. Gefahren wurde grundsätzlich das ganze Jahr. Jährlich wurden bis zu 45.000 Tonnen Salz befördert.

Durch die Umstellung vom Zillentransport auf die Pferdeisenbahn verbilligte sich die Bahnfracht um ca. 60%!

Personenbeförderung

Die Pferdeisenbahn diente natürlich auch zur Personenbeförderung. Diese begann mit gelegentlichen Ausflugsfahrten. Der erste planmäßige Verkehr wurde 1834 mit Sonderzügen zum Ostermarkt nach Urfahr aufgenommen. Die offizielle Genehmigung zur Durchführung von Personentransporten wurde am 10. Mai 1836 erteilt.



Personenwagen I. Klasse, eingesetzt auf der Strecke Budweis-Linz © www.knipsperl.at

Zu Beginn des Personenverkehrs gab es lediglich ungedeckte Wagen mit vier Querbänken mit je drei Sitzplätzen und außer einem Spritzleder keinen Schutz gegen Kälte, Regen und Schnee.

Später wurden im Allgemeinen gedeckte Wagen verwendet. Sie hatten die Form einer Kutsche mit Innen- und Außensitzen. Je nach Zahl der Sitze unterschied man Wagen der 1. Klasse mit 4-12 Innensitzen und 4-8 Außensitze und Wagen der 2. Klasse (auch Stellwagen genannt) mit wesentlich mehr Sitzen.

Gezogen wurden auf den ebenen Strecken 2 Wagen mit ca. 40 Personen von nur 2 Pferden, die immer gewechselt wurden. Im Personenverkehr wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten von 10 bis 12 km/h erreicht, bei Talfahrten konnten es auch 15 km/h sein.

Den Reisenden war es nun möglich, auf bequemere und billigere Art und in wesentlich kürzerer Zeit vor allem von Linz nach Gmunden zu gelangen. Auf der Südstrecke standen 55 Wagen zur Verfügung. Dies wirkte sich auf den Fremdenverkehr äußerst positiv aus.

Alle diese Faktoren bewirkten, dass die Strecke Linz-Gmunden 1836 von 74.759, 1840 aber schon von 113.672 Personen benützt wurde. Man kann daher mit Recht behaupten, dass sowohl die Stadt Gmunden als auch das übrige Salzkammergut erst durch die Pferdeisenbahn dem Reiseverkehr im wahren Sinne des Wortes erschlossen worden sind.

Pferde

Die Eisenbahngesellschaft verfügte im Vollbetrieb über mehr als 1.000 Pferde, so gut wie ausschließlich Noriker, denn diese erwiesen sich als stark und genügsam.

Ein Pferd zog im Frachtverkehr bahnaufwärts 500 kg, bahnabwärts aber 1.200 kg, im Mittel also 850 kg. Nur auf der Strecke Gmunden Rathausplatz-Engelhof waren - der starken Steigung wegen - für einen Wagen zwei Pferde erforderlich.

In der ersten Betriebszeit stellten Bauern und auch die Postmeister die benötigten Pferde. Nach kurzer Zeit beauftragte die Bahnverwaltung den Schiffmeister Michael Fink (1758 - 1840) aus Braunau als Bespannungspächter.

Ab 1846 übernahm die K. K. Erste Eisenbahngesellschaft aus Rentabilitätsgründen die Bespannung in Eigenregie.

Für Kutscher und Rossknechte wurden in den Stationsplätzen Unterkünfte sowie Küchen und Schankzimmer eingerichtet. Gut ausgestattete Schmiedewerkstätten in allen Bahnhöfen konnten alle Beschlags- und Reparaturarbeiten raschest erledigen.

Ein Pferd konnte auf den Gleisen achtmal so viel Last ziehen wie auf einer Schotterstraße, weil der Reibungswiderstand geringer war. Auf der Pferdeeisenbahn konnte daher auch viel mehr Salz befördert werden, als auf den Zillen transportiert werden konnte.

Dies war auch der Grund dafür, dass in diesen Jahren der wirtschaftliche Aufschwung in Gmunden sehr stark war. Für die Strecke Gmunden-Linz standen z. B. 1851 bis zu 640 Pferde zur Verfügung. Auf der Strecke Gmunden-Engelhof (bis 34,4% o Steigung) waren zwei Pferde in der Lage, einen Wagen mit bis zu 2.800 kg Nutzlast zu ziehen. Von dort bis Linz schaffte ein Pferd 2 Wägen mit einem Gesamtgewicht bis 6.700 kg. Von den bis zu 640 auf der Strecke Gmunden-Linz eingesetzten Pferden standen allein 56 in den Stallungen von Engelhof. Ein Pferd war auf der Gmundner Linie durchschnittlich bei Güterzügen täglich 46 km im Einsatz, bei Personenzügen zwischen 30 und 44 km.



Der Nachbau des „Hannibal“ auf einer Ausflugsfahrt
© www.knipsperl.at

Kurioses

1835 setzte der Linzer Bischof ein Verbot des Bahnbetriebs während der Messzeiten durch. Da es noch keine Toiletten im Zug gab, musste bei Bedarf angehalten werden. Zur Labung der Reisenden musste der Bahnknecht eine Schnapsflasche mitführen.

Die Errichtung der Pferdeeisenbahn im Überblick

- 1824:** Erlaubnis zum Bau
- 1825:** Ende Juli 1825 Beginn der Bauarbeiten der Nordstrecke Budweis-Linz
- 1828:** Bahnstrecke bis Kerschbaum fertiggestellt; ist mehr als die Hälfte der Strecke
- 1832 1. August:** Nordstrecke wird für den Verkehr freigegeben.
- 1834 Frühjahr:** Baubeginn der Teilstrecke Linz-Gmunden
- 1834 1. Juni:** Teilstück Linz–Maxlhaid (ca. 24 km) wird eröffnet
- 1835 1. April:** Teilstück Maxlhaid–Wels (ca. 5 km) fertiggestellt
- 1835 1. August:** Teilstück Wels–Lambach (ca. 15 km) betriebsbereit
- 1836:** Inbetriebnahme des letzten Teilstücks der Pferdeeisenbahn Lambach – Gmunden
- 1942:** Strecke Gmunden/Traundorf – Rathausplatz eröffnet

Ende der Pferdebahn - Einführung des Dampfbetriebes

Der Siegeszug der mit Dampf betriebenen Eisenbahn beflügelte auch die K.K. Erste Eisenbahn-Gesellschaft. Die Frequenz auf der Pferdeeisenbahn Budweis-Linz-Gmunden stieg Jahr für Jahr an. So wurden z. B. 1852 mit 642 Pferden bereits 170.877 Personen und 958.801 Zentner Salz befördert. Deshalb war es ein Gebot der Stunde, nun die Pferde durch Dampflokomotiven zu ersetzen. Probefahrten mit einer 1854 erworbenen Dampflokomotive zeigten, dass die Trasse Linz-Lest für den Betrieb mit Dampflokomotiven ungeeignet war. Die Trassenführung Linz-Gmunden hingegen erwies sich als einigermaßen brauchbar. Daher beschränkte man sich bei der **Umstellung auf die Strecke Linz-Gmunden** (1855/56). Diese wurden vorerst nur im Frachtenverkehr eingesetzt. Erst am 1. Juni 1855 wurde auch die Personenbeförderung durch regelmäßige Bahnzüge auf Dampfbetrieb umgestellt. Letzteres war dem zunehmenden Tourismus geschuldet, denn auf der Südstrecke Gmunden Linz lagen die Personenbeförderungszahlen etwa um das Zehnfache über dem der Strecke Linz-Budweis.

1856 verkehrten die letzten Züge mit Pferde-Bespannung zwischen Linz und Gmunden. Gleichzeitig wurde der planmäßige Dampfbetrieb auf diesem Teilstück aufgenommen. Durch die Einführung des Dampfbetriebes wurde die Strecke Linz-Gmunden zur **2. dampfbetriebenen Schmalspurbahn in Europa** (Die erste Dampf-Schmalspurbahn war die seit 1845 verkehrende Bahn zwischen Antwerpen und Gent).

Das Verbindungsgleis von Gmunden/Traundorf zum Rathausplatz von Gmunden blieb bis zur Auflassung dieser Teilstrecke dem Pferdebetrieb vorbehalten. Erst 1871 wurde sie wegen Störung des allgemeinen Stadtverkehrs zugleich mit dem bisherigen Bahnhof aufgelassen und die Schienen wurden entfernt. Gleichzeitig wurde nach Abänderung der Bahntrasse der am Seeufer erbaute „**Seebahnhof**“ dem Verkehr übergeben.

Das Ende der Pferdeeisenbahn im Überblick

- 1856:** letzte Fahrt eines Zuges mit Pferde-Bespannung auf der Südstrecke
- 1871/72:** Betrieb zwischen Zartelsdorf und Freistadt eingestellt
- 1872 15. Dez.:** an diesem Tag verkehrte der letzte planmäßige Zug der Pferdeeisenbahn von Linz nach Lest
- 1874 Juni:** ist die Auflösung der Pferdebahnstrecke Freistadt-Linz abgeschlossen

Bedeutung und Leistung dieser Pferdeeisenbahn

Diese Pferdeeisenbahnlinie war die **erste öffentliche Eisenbahnlinie und mit 197 km von Budweis nach Gmunden auch die längste auf dem europäischen Festland**. Hauptsächlich diente sie dem Transport von Salz aus dem Salzkammergut nach Böhmen und verbilligte den Transport des Salzes erheblich. Neben Salz wurden hauptsächlich Kolonialwaren, Südfrüchte und Industrieerzeugnisse geliefert. Aus Böhmen beförderte man landwirtschaftliche Produkte, Industrie- und Bergbauerzeugnisse. Darüber hinaus wurden auf der Linie erstmals auch fahrplanmäßige „**Reisezüge**“ geführt. Mit der Pferdeeisenbahn wurden in seiner Glanzzeit ca. **188.000 Personen** in einem Jahr befördert.

Trotz Fehlplanungen, technischer Schwierigkeiten und finanzieller Probleme wurde die Bahnlinie ein **großer wirtschaftlicher Erfolg**.

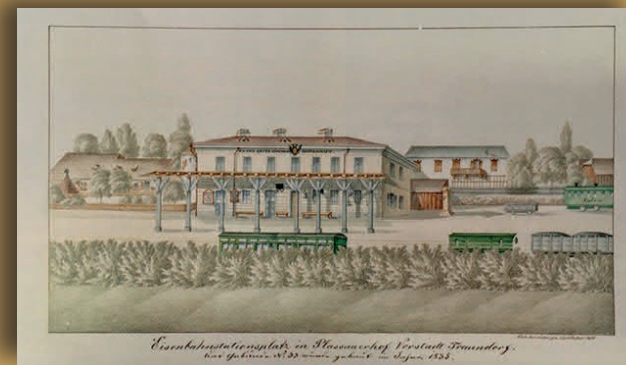
Obwohl die Pferdeeisenbahn Budweis-Linz fast zeitgleich mit der Einführung der dampfbetriebenen Eisenbahn in England und unmittelbar anschließend an die USA und Kontinentaleuropa geplant und errichtet wurde, war die Errichtung als Pferdeeisenbahn aus technischer und wirtschaftlicher Sicht damals die **richtige Entscheidung**, denn der Bau der Bahnstrecke und das rollende Material kosteten wesentlich weniger als bei einem Dampfbetrieb! Nur so konnte man bei geringeren Kosten das Transportvolumen steigern!

DIE PFERDEEISENBAHN IN GMUNDEN

Das heutige Gmundner Rathaus war die **Salzverladestation**, der Bahnhof in der Annastraße war der **Personenbahnhof** und der Bahnhof Engelhof war der sog. **Aufstellbahnhof**. Dort wurden die Pferde nach dem steilsten Stück vom See bis zum Engelhofbahnhof gewechselt und die „Salzzüge“ zusammengestellt (ab 1836 bis 36 Wagen, später sogar bis zu 90 Wagen).

Stationsgebäude Annastraße 1 und Frachtenmagazin, Annastraße 2 und 3

Das sog. Stationsgebäude wurde nach Demolierung des einstigen an dessen Stelle befindlichen Schulmeisterhauses im „Plassauerhofe“ geschaffen. Dieses gehörte seit mehreren Generationen der Familie Wagner und wurde für den Bahnhofbau im Jahre 1835 abgerissen. Von 1836 bis 1871 war die Bahnstation Annastraße 1 der **südlichste Bahnhof der Pferdeeisenbahn**. Im Stationsgebäude, Annastraße 1, konnten die Fahrgäste Fahrkarten kaufen und auf die Abfahrt warten. Hier mussten alle Passagiere aussteigen. Sie gelangten entweder per Kutsche oder zu Fuß über die Traunbrücke ins Stadtzentrum.



Ein alter Stich des Stationsgebäudes bzw. der „Aufsitzbahnhof“ Annastraße 1 in Gmunden-Traundorf

© OÖ Landesarchiv, Bergauer-Sammlung

Nachdem das Stationsgebäude als Bahnhof ausgedient hatte, wurde es 1871 für Wohnzwecke genutzt und auf- gestockt. Da es unter Denkmalschutz steht, ist es heute noch erhalten.



Das aufgestockte Stationsgebäude heute, Annastraße 1
© Franz Six



Stationsgebäude und Frachtmagazin sind auf diesem Foto noch in Betrieb.
© Kammerhofmuseum Gmunden

In südöstlicher Richtung vom Stationsgebäude wurde auf dem ebenen 8500 m² großen Bahnhofsgelände zuerst ein hölzernes **Frachtenmagazin** errichtet. Es wurde auch als „**Remise**“ verwendet. Später wurde es mit einem Mauerwerk umgeben. Die äußere Form blieb aber gleich. An den beiden kürzeren Breitseiten des Gebäudes ermöglichten jeweils drei große Holztore eine Durchfahrt durch das Magazin auf drei Geleisen. So konnte die Be- und Entladung im Frachtenmagazin „unter Dach“ durchgeführt werden. Es wurden Güter zum Transport nach und von Linz bzw. Budweis gelagert wie Wein, Korn, später auch Holz, Steine, Kohle, Keramik usw.

Das Frachtmagazin wurde in den letzten Jahren als Garage, Wohnung und Lagerstätte genutzt. Da es sich zuletzt in einem desolaten Zustand befand, fiel es 2018 der Spitzhacke zum Opfer. An der Stelle entstehen Wohnungen. Das Frachtenmagazin gehörte zu den wenigen Zeugnissen, die Gmunden von der Pferdeeisenbahn noch besaß.



Das Frachtenmagazin mit den drei Einfahrtstoren vor dem Abriss
© August Mayer



Die Westseite des Frachtenmagazins kurz vor dem Abriss
© August Mayer

Gleisanlagen in der Stadt Gmunden

Die Gleise vom Bahnhof Annastraße zum Rathausplatz dienten nur dem Salztransport! Im Zentrum verzweigte sich das Gleis in mehrere Richtungen (zum Rathaus und zum ehemaligen Christophstor an der Grabenkreuzung).

Das Gmundner Rathaus als Umschlagplatz des Salztransportes



Abfahrt eines „Salzzuges“ vom Gmundner Rathaus, um 1850
© Kammerhofmuseum Gmunden



Eine Postkutsche quert die Schienen der Pferdeisenbahn, o.J.
© Kammerhofmuseum Gmunden

Das Gmundner Rathaus war der Ausgangspunkt für die Pferdeisenbahn Gmunden-Linz-Budweis. Hier wurde das per Schiff über den Traunsee angelieferte Salz auf Güterwagen verladen, und diese wurden einzeln mit je zwei Pferden über die Traunbrücke und über die Plassauerhofkreuzung zum Stationsgebäude Annastraße und von dort weiter nach Engelhof befördert. Erst dort stellte man die Salzzüge zusammen.



Die Gleise der Pferdeisenbahn in Gmunden sind auf dieser Karte mit schwarzen Linien eingezeichnet. Ausschnitt aus einem Plan C. Ritters von 1849 Landesarchiv



Der Gmundner Rathausplatz mit Salzzillen und Pferdeisenbahnanlage, um 1867
© Kammerhofmuseum Gmunden



Der Rathausplatz mit einem langen Zug aus beladenen Salzwagen, um 1865
© Traunseebuch S. 35; Quelle: Pesendorfer Priva Traunseebuch

Die steile Strecke vom Rathaus nach Engelhof

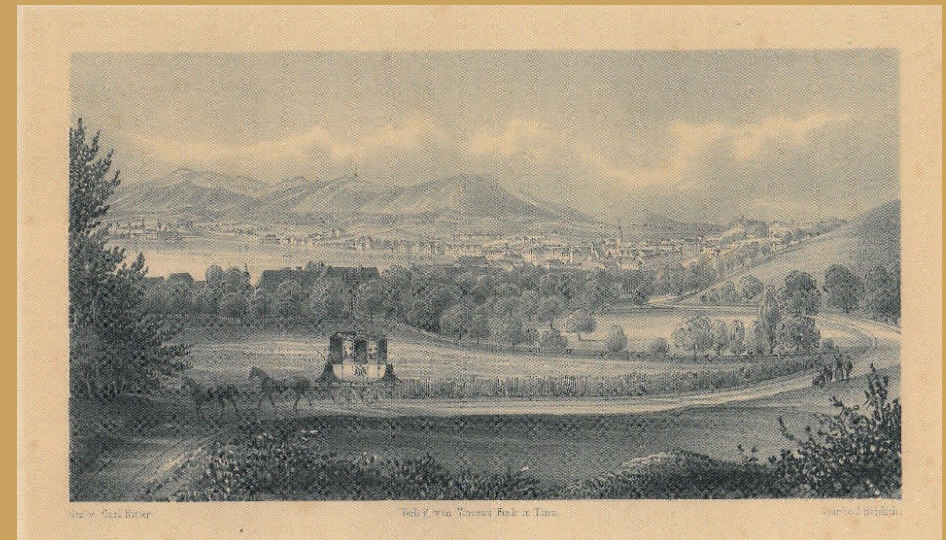
An der steilen Strecke vom Klosterplatz nach Engelhof gab es nach der „**Kerschbaumer Reib**“ eine über 150 m lange Ausweichstrecke mit 2 Gleisen für die Fuhrwerke und Personenkutschen. Ein Stück der Stützmauer ist heute noch zu sehen. So konnte der Verkehr auch hier reibungslos funktionieren. Als Bremse wurde talwärts eine „Klotzbremse“ verwendet. Sie erzeugte an den Eisenbändern der Räder starken Widerstand.

Auf diesem steilsten Stück (34,5 Promille Steigung) mussten immer 2 Pferde einen Wagen ziehen.

Heute ist der Streckenverlauf bei der Kerschbaumer Reib nicht mehr so wie zur Zeit der Pferdeisenbahn. Im Zuge der Umstellung auf Dampfbetrieb 1870/71 wurde an der Kerschbaumer Reib die Strecke zum neuen Endbahnhof Seebahnhof verändert und dadurch der Kurvenradius für Lokomotiven verbessert.

Die alte Pferdeisenbahntrasse ist zum Teil durch Wohnhäuser überbaut worden.

Für die Stadt Gmunden brachte der Betrieb der Pferdeisenbahn im Stadtinneren ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, mehr Verwaltungsaufwand für die Beamten des Kammerhofes sowie eine Beeinträchtigung des Geschäftslebens. Dafür wollte die Stadt natürlich entschädigt werden. Erst 1843 wurde ein Vertrag abgeschlossen, der eine Pachtzahlung der K. K. privilegierten Ersten Eisenbahngesellschaft an die Stadt Gmunden vorsah. Für die Benützung des Straßengrundes leistete die Eisenbahngesellschaft laut dieses im Jahre 1843 geschlossenen und nach 20 Jahren erneuerten Vertrages eine jährliche Quote von 225 Gulden an die Stadtgemeinde.



Blick auf Gmunden mit der Kerschbaumer Reib im Vordergrund
© Kammerhofmuseum Gmunden



Der Bahnhof Engelhof
© Peter Schneider

Der Bahnhof Gmunden-Engelhof

Der Bahnhof Engelhof hat von **1836 bis 1855** der Pferdeeisenbahn gedient. Der Bahnhof liegt um 50 m höher als der absolute Endpunkt der Bahn im Zentrum von Gmunden. Er war von großer Bedeutung für Salz- und Frachtransporte. In Engelhof standen Stallungen für 56 Pferde zur Verfügung. Nur für den Transport vom Rathausplatz bis Engelhof brauchte man schon 16 bis 20 Pferde.

Nach 1855 wurde der Bahnhof von der inzwischen längst aufgelassenen Linie Gmunden-Laakirchen-Lambach genutzt (heute noch von der Traunseebahn Hauptbahnhof Gmunden-Vorchdorf).

Der denkmalgeschützte Bahnhof Engelhof ist der **älteste noch in Funktion stehende Bahnhof Kontinentaleuropas!**



Der Bahnhof Engelhof mit Traunseebahn im Jahr 2011
© Manfred Reingruber



Bahnhof Engelhof, um 1906
© Pferdeeisenbahnmuseum Rainbach i. M.

DIE INFO-BLECHTAFELN ZUR PFERDEEISENBAHN IN GMUNDEN

An ausgewählten Stellen der Stadt befinden sich entlang der ehemaligen Pferdeisenbahntrasse Info-Blechtafeln zu der Pferdeisenbahn in Gmunden. Sie wurden vom Verein „Freunde der Stadt Gmunden“ in Auftrag gegeben und von der Stadtgemeinde Gmunden aufgestellt. Die erste der Blechtafeln befindet sich in der Theatergasse, die letzte in einiger Entfernung vom Engelhof in Richtung Nordosten am alten Gleiskörper.

Standorte:

an den Häusern Theatergasse 2 und 3, am Rathaus, am Kammerhof: Kammerhofgasse 1, 5, 6, 7 und 8, am Haus Schleißgasse 1, am Trauntor, am Haus Schiffslände 1, am Haus Klosterplatz 10, am Haus Georgstraße 10, an den Häusern Annastraße 1 und 4, an der Hochmüllergasse, am Grünbergweg, am Lembergweg, an der Laudachseestraße und am Ebenweg



Infotafel vor dem ehemaligen Stationsgebäude in der Annastraße und am Rathaus
© Franz Six im Jahr 2020



Der Pferdeisenbahn-Wanderweg in Gmunden

Die Wegtrasse vom Gmundner Rathausplatz entlang der heutigen Traunseebahn-Gleise bis nach Engelhof erfreute sich schon seit Jahren großer Beliebtheit. Anlässlich des Jubiläums „175 Jahre Pferdeisenbahn Gmunden-Linz-Budweis“ wurde ein Pferdeisenbahn-Wanderweg errichtet und am Samstag, dem 28. Mai 2011 eröffnet.

Auf einem zwei Kilometer langen Weg entlang der ehemaligen Trasse der Pferdeisenbahn gelangt man vom Rathausplatz in den Ortsteil Engelhof zum ältesten noch in Betrieb stehenden Bahnhof auf dem europäischen Kontinent. Vorbei an historischen Gebäuden passiert man informative Schautafeln, Hinweise auf alte Relikte, Aussichtsplätze und fünf Aktivstationen, an denen man spielerisch und experimentell die technischen Raffinessen der Pferdeisenbahn erleben und erforschen kann. Highlights des Weges sind neben den alten Bahnhofsgebäuden (Annastraße 1, Engelhof) und den freigelegten Trassenrelikten die Attrappe einer Pferdeisenbahn-Kutsche samt Gespann in der sog. Kerschbaumer Reib.



Hinweistafel für den Wanderweg



Schautafel an der Schlagenstraße
© Franz Six



Schautafel mit Kutsche bei der Kerschbaumer Reib
© Franz Six



© Kammerhofmuseum Gmunden

Tourismusverband Traunsee-Almtal

Toscanapark 1 | 4810 Gmunden

T +43 7612 74451 | F +43 7612 71410

info@traunsee-almтал.at | www.traunsee-almтал.at



www.gmundner-musealverein.at
www.gmundens-schuetze.at

IMPRESSUM:

Herausgeber: Tourismusverband Traunsee-Almtal, Toscanapark 1, 4810 Gmunden, Text: Mag. Holger Höllwerth, h-hoellwerth@aon.at, Foto-Nachweise: Franz Six, Kammerhofmuseum Gmunden, Pferde-eisenbahnmuseum Rainbach i. M., Manfred Reingruber, Peter Schneider, Traunseebuch/Pesendorfer Privat, C. Ritters von 1849 Landesarchiv, August Mayer, OÖ Landesarchiv, Bergauer-Samm-lung, www.knipsert.at/ Michael Schröder, Zeichnung von J. V. Reim um 1840, Lithographie von Carl Ritter, ca. 1850, alle Rechte, Irrtümer sowie Druckfehler und Änderungen in Wort und Bild vorbehalten.



TRAUNSEE-ALMTAL

salzkammergut