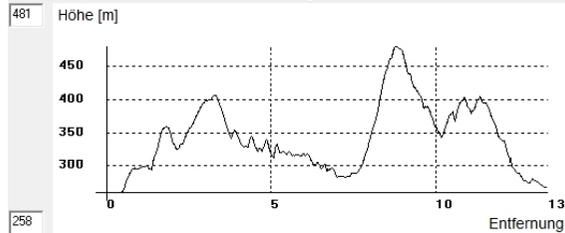


Kartenausschnitte zum privaten Gebrauch von AustrianMap V4  
Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen



**Wegbeschreibung:**

Zu Fuß oder mit der Straßenbahn geht es zur Endstation der Linien 1 und 2 bei der Universität.

Wir beginnen unsere als Linzer Stadtwanderweg 7 markierte Winterwanderung am Aubrunnerweg, gehen hinauf zum Koglerweg, dem wir aber nur ein kurzes Stück nach rechts folgen, um gleich wieder nach links zu einem Hof hinaufzuwandern.

Weiter geht es über Wiese und am Waldrand bis zum Waldweg, der uns zur Altenbergerstraße führt, der wir 100m nach rechts folgen.

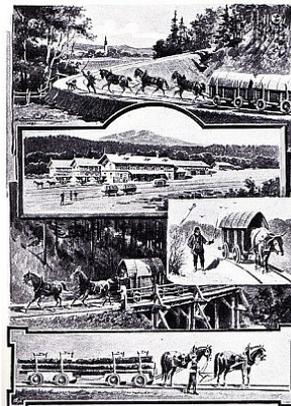
Wir gehen links am Elmbergweg bis zur Landwirtschaftsschule und weiter in südlicher Richtung, bis wir den Schatzweg queren.

Wir sind nun auf der Pferdebahnpromenade, der wir gemütlich bis zur Kirche St. Magdalena folgen. Hinunter in den Haselgraben geht es zunächst auf der Magdalenastraße, dann dem Marienberg zur Leonfeldner Straße, der wir 150m stadteinwärts folgen.

Über den Klausenweg und die Mühlbachstraße gewinnen wir Höhe und kommen nach einer Waldquerung hinauf zur Höllmühlstraße, dann weiter durch den Wald zur Gründbergstraße und schließlich zum Kühreiterweg, wo uns bereits unsere Mittagsrast erwartet:

*Gasthof Waldschänke (Exenschläger),  
4040 Kühreiterweg 70  
Tel. 254501,  
Mittwoch ab 16 Uhr,  
Donnerstag bis Sonntag ab 10 Uhr*

Nach deftiger aber hoffentlich bekömmlicher Hausmannskost geht es am Kühreiterweg bis zur Pachmayrstraße und weiter auf einem Waldweg bis zum Alten Feldweg, der uns zur Leonfeldner Straße bringt.



[www.wandern.net.tf](http://www.wandern.net.tf)

**Wandertag  
65**



**Linzer  
Stadtwanderweg 7**

Treffpunkt Aubrunnerweg

**2. Dezember 2010 um 9 Uhr**



Länge 13,5 km,  
Gehzeit 4 Stunden,  
Höhenunterschied 220 m

## Pferdeisenbahn

Nach der offiziellen Eröffnung der Bahnstrecke Linz–Budweis (128 km) am 1. August 1832 blieb der Verkehr zunächst auf den Frachtbetrieb beschränkt. Er sollte insbesondere auf der Strecke nach Budweis mit weitem Abstand (95,8%) auch die Haupteinnahmequelle bleiben, wobei der Salztransport mit 52% am Gewinn beteiligt war. Allerdings blieb auch das Frachtaufkommen der Linie zunächst deutlich hinter den Erwartungen Gerstners zurück. Statt der prognostizierten 1.060.000 WrZtr (Wiener Zentner = 56 kg), wurden im Jahre 1834 lediglich 405.400 WrZtr (22.702 t) befördert. Die Auslastung konnte zwar in den Folgejahren verbessert werden, letztendlich brachte aber erst die Fortsetzung der Bahn bis Gmunden jene Steigerung, die den Erwartungen entsprach. So wurden im Jahr 1843 350.000 Tonnen Salz und 325.000 Tonnen Kaufmannsgüter transportiert, wobei bei letzteren zunehmend die böhmische Kohle eine Rolle spielte, für die es im Raum Linz Abnehmer gab. 1840 war die Bahnfracht bereits um 60% billiger als der normale Fuhrwerkstransport.

Die Geschwindigkeit der Güterzüge betrug im Schnitt 4 km/h, pro Tag wurden maximal 40 Kilometer zurückgelegt. Der Gütertarif betrug 1840 von Linz bis Budweis für 56 kg Salz (1 Fass) 30 Kronen, für 1 Eimer Wein (rund 57 Liter) 32 Kronen, bei anderen Gütern bei 24 Kronen. Gefahren wurde grundsätzlich das ganze Jahr.

Die Beförderung von Personen begann mit gelegentlichen Ausflugsfahrten, der erste planmäßige Verkehr wurde 1834 mit Sonderzügen zum Ostermarkt nach Urfahr aufgenommen, wobei man 2379 Personen beförderte. Die offizielle Genehmigung zur Durchführung von Personentransporten wurde am 10. Mai 1836 erteilt. Von da an verließen die „Fernzüge“ täglich um 5 Uhr

früh die beiden Kopfstationen. Um die Mittagszeit trafen sie sich am Scheitelpunkt der Strecke in Kerschbaum, wo man eine Stunde Zeit hatte, um im ersten Bahnhofrestaurant Europas ein Menü einzunehmen. Um 19 Uhr traf man am Endbahnhof ein. Neben diesen nur einmal täglich verkehrenden „Fernzügen“ gab es weitere Personenfahrten von Linz bis Lest (bei Freistadt). Die Linzer Bevölkerung nahm die Bahn auch gerne für Spazierfahrten nach dem Vorort St. Magdalen an, wofür auf dem Stationsplatz in Urfahr und später auch beim Mauthaus in Linz stets Wagen bereitgehalten wurden. Transportiert wurden 1840 10.000 Personen, eine Zahl, die bis 1848 auf 16.000 Personen anstieg. Durchschnittsgeschwindigkeiten von 10 bis 12 km/h wurden im Personenverkehr erreicht, bei Talfahrten konnten es auch 15 km/h sein. Personenzüge verkehrten lediglich von April bis Oktober.

Ein Reisender (ca. 1840) schildert seine Eindrücke: „Vor der Abfahrt waren viele Formalitäten zu erledigen. Der Bahnbeamte musste auf den Fahrscheinen den Bestimmungsbahnhof, das Datum, die Zeit etc. eintragen... Die Fahrt ging pünktlich um 5 Uhr früh los. Wie angenehm lässt es sich doch mit so einer Schienenbahn reisen! Kein Rumpeln, kein Stoßen – man gleitet dahin wie im Himmel....Bei großer Steigung wurde ein zweites Pferd vorgespannt. Ein Stück vor Lest wurde unsere Reise durch einen mit Weinfässern beladenen Zug unliebsam unterbrochen. Da die Strecke eingeleisig ist, blieb uns nichts anderes übrig – wollten wir nicht bis zur letzten Ausweichstelle zurückfahren – als gemeinsam mit dem Kutscher unseren Stellwagen aus den Schienen zu heben und den Gegenzug passieren zu lassen....“

Während dieser Reise mit dem Mittagessen in Kerschbaum voll zufrieden war, traf dies beim

Schriftsteller Franz Carl Wiedmann im Jahr 1837 nicht vollends zu:

„Kerschbaum ist der Ort zum gemeinschaftlichen Mittagmahl. Drei große, schon gedeckte Tische sind in dem Speisezimmer bereitet. Die hier zusammengetroffene Gesellschaft aller vier Wagen bestand aus 42 Personen.... Das aufgetischte Gericht bestand aus Suppe, Rindfleisch und zwei Saucen, Braten und Salat. Der Braten teilte sich in Hühner- und Wildbraten. Der letztere war gänzlich ungenießbar und verbreitete einen entsetzlichen Gestank im ganzen Zimmer. Die übrigen Speisen waren gut zubereitet. Man bezahlte mit Einschluss einer Flasche Bier 3 Kronen. Schwarzer Caffee wird extra bezahlt. Der Wildbraten abgerechnet, welcher auf allgemeines Verlangen sogleich hinausgeschafft ward, ward den Gerichten weidlich zugesprochen.“

Der Siegeszug der mit Dampf betriebenen Eisenbahn beflügelte auch die Erste Eisenbahn-Gesellschaft. Da eine Umstellung auf der Strecke Linz–Budweis nicht möglich war, musste man sich bei der Umrüstung auf die Strecke Linz–Gmunden beschränken. 1854 zeigten erste Probefahrten, dass die bislang verwendeten Flachschiene dem Gewicht der Lokomotiven nicht gewachsen waren und nicht selten brachen. Man stellte die Gmundner Linie dennoch auf Dampfbetrieb um. Zwischen Linz und Lambach erfolgte der Wechsel bei den Güterzügen am 1. März 1855, bei den Personenzügen am 1. Mai des gleichen Jahres. Am 1. Juni 1856 wurde der Dampfbetrieb bis Engelhof und am 1. September bis Gmunden/Traundorf aufgenommen. Die Verbindung von Traundorf bis zum Hauptplatz in Gmunden blieb der großen Steigung wegen bis zuletzt den Pferden vorbehalten. Als sich beim Dampfbetrieb die Schienenbrüche häuften und es zu Unfällen kam, entschloss man sich schließlich doch zur Umrüstung von Flach- auf Hochschienen und Querschwellen.