



Schloss Weitra  
Sonderausstellung  
1. Mai bis 31. Oktober 2017  
www.schlossweitra.at



## Eine einzigartige Pionierleistung, die die Region verändert hat!

Die Sonderausstellung „Dampf und Diesel“ auf Schloss Weitra zeigt, wie die Region mit der Errichtung der Waldviertelbahn vor über 100 Jahren den Anschluss an die moderne Welt gefunden hat. In nur 18 Monaten Bauzeit wurde die Strecke von Gmünd nach Groß Gerungs mit Tunnels durch Waldviertler Granit, Errichtung von Viadukten, Bahnhöfen und ca. 45 km Schienenstrecke fertiggestellt. Seit 115 Jahren besteht die Strecke Gmünd- Steinbach- Großpertholz, die Teil der Waldviertelbahn ist und bis heute befahren wird. In den letzten Jahren steht sie im Betrieb der NÖVOG und hat sich zu einem besonderen Tourismismagneten entwickelt.

**Die Sonderausstellung „Dampf und Diesel“, Natur- und Kulturgeschichte einer Region, auf Schloss Weitra widmet sich heuer erstmals der faszinierenden Bahngeschichte der Region und spricht die Besucher mit ausgesuchten Exponaten, beeindruckenden Bildern und einer ungewöhnlicher Gestaltung auf 300m<sup>2</sup> in den historischen Räumlichkeiten unmittelbar an. In einer assoziativen Besucherführung durch 6 Räume und 10 verschiedene Themen, werden Interesse und eigene Erinnerungen geweckt. Die Ausstellung ist bis Oktober 2017 geöffnet. Initiator ist der Kulturverein Schloss Weitra, für die attraktive Umsetzung sorgt das Team von ILD Temper-Samhaber unterstützt von einem Expertenteam.**

Die Waldviertler Schmalspurbahn ist eine organisatorische, architektonische und technische Meisterleistung der Sonderklasse und stellt eines der faszinierendsten Kapitel der Geschichte des Waldviertels dar. Das Schloss Weitra ist für diese Präsentation ein würdiger Ort. Die Ausstellung wird im kommenden Jahr inhaltlich erweitert und Teile davon als Wanderausstellung in anderen Orten zu sehen sein.

Zu den etwa 500 sorgsam ausgesuchten Exponaten und Fotografien zählen:

- handschriftliche Dokumente zur Gründung der Waldviertelbahn aus dem Stadtarchiv Weitra
- Leihgaben von Sammlern aus der Region (Alfons Payr, Alois Stöger, Albert Hackl, u.a.) zum Alltag des Bahnbetriebs, von dem Signalhorn, dem Mobiltelefon aus 1900, der Signallampe, dem „Komposteur“, (Fahrkartenentwerter, ...) Reisekoffer aus der Jahrhundertwende
- 75 z.T. sehr seltene Modelle von Lokomotiven und Wagen aus 100 Jahren der Waldviertelbahn (Miedler/Dürnitzhofer)
- Originalteile von Diesel- und Dampfloks, Gleisbauten und Weichenanlagen, wie z.B. eine Weichenbirne (NÖVOG) und Schienenstück aus dem Gründungsjahr
- ein 6 Meter großes maßstabsgetreues Modell von Bahnhöfen, Viadukt und Landschaft um Weitra von Rudolf Brandeis

Mit finanzieller Unterstützung von Bund, Land und Europäische Union (LEADER)

Kulturverein Schloss Weitra

A-3970 Schloss Weitra, Tel: +43 (0)2856 3311,

info@schloss-weitra.at, [www.schloss-weitra.at](http://www.schloss-weitra.at)

1.Mai bis 31. Oktober täglich von 10.00 bis 17.00 Uhr,

Dienstag geschlossen, Gruppenführungen nach Voranmeldung

MIT UNTERSTÜTZUNG VON BUND, LAND UND EUROPÄISCHER UNION



Europäischer  
Landschaftsfonds für  
die Entwicklung des  
ländlichen Raums  
Hier investiert Europa in  
die ländlichen Gebiete



# DAMPF und DIESEL: Sonderausstellung auf Schloss Weitra

## Hintergrundinformation zu den Ausstellungsinhalten

**Die Errichtung der beiden Lokalbahnen von Gmünd nach Litschau bzw. Heidenreichstein - die „Nordstrecke“ und von Gmünd nach Groß Gerungs - die „Südstrecke“ stellt in vielfacher Weise eine beeindruckende Meisterleistung dar.**

Es bedurfte der Vision, der Initiative und dem Einsatz von vielen Menschen, die das Leben in der Region verbessern und das obere Waldviertel an den internationalen Güter- und Personenverkehr anschließen wollten.

Auch war es notwendig sich gemeinsam auf Streckenführungen zu einigen, trotz der naturgemäß unterschiedlichen Interessenlagen von Unternehmen und den einzelnen Gemeinden. Nur so konnte die Politik von der Notwendigkeit des regionalen Anliegens des Bahnbaues überzeugt werden.

Darüber hinaus musste noch erhebliches Eigenkapital in der Region aufgebracht werden um die Projekte umsetzen zu können. Was aber bis heute wohl am meisten beeindruckt ist die planerische und die bauliche Meisterleistung.

**Die Argumente, die von den Initiatoren des Bahnbaus immer wieder vorgebracht wurden, bezogen sich vor allem auf den Güterverkehr.**

**Es wurde die wirtschaftliche Notwendigkeit betont und eine gute Auslastung in Aussicht gestellt, die die Rentabilität der Bahn gewährleisten sollte:**

*„Die Ertragsfähigkeit dieser Bahn ist nicht zweifelhaft. Für dieselbe bürgen schon die reichen Frachtmengen, welche die ausgedehnten hochcultivierten Waldungen zu beiden Seiten der Bahntrasse, welche die mächtigen Torflager, welche die zahlreichen Industrie-Anlagen unserer Gegend bieten.“* Petition von 1872

Neben den Produkten, die aus der Region exportiert werden könnten (darunter auch Eis von den Waldviertler Teichen) wird auch der Bedarf von lokalem Gewerbe und Industrie aufgelistet: *„Roheisen, Salz, Kohle, Kalk, Gyps, Wolle, Weizen, Materialien zur Glasfabrication ...“* ebd.

*„Die projectirte Localbahn soll das bisher unaufgeschlossene Hinterland niederösterreichs durch den Anschluß in Erdweis [im heutigen Tschechien] an die k.k. österr. Staatsbahn-Linien Wien – Prag mit dem Weltverkehrs-Centrum und dem Herzen der Monarchie einerseits, mit der Hauptstadt der industriereichsten Kernländer andererseits verbinden.*

*Durch die projectirte Linie würden nicht nur die bestehenden großen Industrien – es sei bloß die weltbekannte Firma „Stölzle Söhne“ in Alt- und Neunagelberg genannt – wesentlich unterstützt, sondern es werden in dem an Wasserkraft reichen Gebiete neue Industrie-Unternehmungen in absehbar kurzer Zeit ins Leben gerufen, und die Producte der ausgedehnten Waldungen dem Handel und der Industrie weit mehr zugeführt werden können, als dies bis jetzt der Fall ist.“*(gekürzt)

MIT UNTERSTÜTZUNG VON BUND, LAND UND EUROPÄISCHER UNION



Europäischer  
Landschaftsplan für  
die Entwicklung des  
ländlichen Raums  
Hier investieren wir in  
die ländlichen Gebiete



**Für die Menschen in der Region brachte die Bahn Heizmaterial und große Pakete mit bestellter Ware, - In erster Linie aber war die Bahn für sie Verkehrsmittel.**

Die typischen zweiachsigen Personenwagen hatten acht Fenster, einen Wagenkasten aus Holz und ein Flachdach oder Haubendach. Die Fahrgäste konnten zwischen 2. und 3. Klasse wählen.

Auch wenn die Fahrzeiten von heute aus betrachtet recht lang erscheinen mögen, so war die Bahn in ihrer Anfangszeit doch das mit Abstand schnellste Verkehrsmittel, etwa 10 mal so schnell wie zu Fuß, ca. 6 mal so schnell wie ein Fuhrwerk und sogar 4 mal schneller als ein Reitpferd.

**Mit dem Bau der Kaiser-Franz-Josefs-Bahn von Wien nach Prag rückte das Waldviertel für Ausflüge der Städte näher. Die Errichtung der Schmalspurbahn entwickelte das Obere Waldviertel im Zeitalter der Sommerfrische zu einem begehrten Reiseziel für Naturliebhaber und Großstadtflüchtlinge.**

**So entstand in Weitra eine richtige Sommerfrischekultur mit Konzerten, Künstlertreffs, Picknick im Gabrielenthal und dem städtischen Freibad.**

An diese touristische Tradition der Bahn wurde nach der Einstellung des Personenverkehrs auf der Nord- (1986) und Südstrecke (2001) wieder angeknüpft. Ab Ende der 1980 Jahre verkehrten an Wochenenden erste touristische Dampfbummelzüge über den Waldviertler Semmering, wofür eigens ein Personenwagen zum Waldviertler Speisewagen umgebaut wurde. Im Jahr 2010, als die Aufgabe der gesamten Waldviertelbahn drohte, konnte durch den Einsatz vieler engagierter Menschen, Institutionen, Vereinen und mit wesentlicher Unterstützung des Landes Niederösterreich und der NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H.) ein touristischer Ausflugsverkehrs etabliert werden.

**Seit der Übernahme der Waldviertelbahn durch die NÖVOG im Dezember 2010 werden verstärkt Investitionen in Fahrzeuge und Gleisanlagen getätigt und der touristische Verkehr massiv forciert.**

Ein modernes Besucher- und Betriebszentrum steht in Gmünd seit 2014 zur Verfügung. Die heutige Waldviertelbahn ist zu einem fixen touristischen Impulsgeber für die gesamte Region geworden und Züge mit mehreren hundert Fahrgästen sind keine Seltenheit mehr!

*Gestaltung und Grafik: Brigitte Temper-Samhaber  
Texte: Johannes Schendl, MA und Thomas Samhaber  
Rückfragen Presse: Fa. ILD, 0664 150 53 48; office@ild.cc*

MIT UNTERSTÜTZUNG VON BUND, LAND UND EUROPÄISCHER UNION



Europäischer  
Landschaftsfonds für  
die Entwicklung des  
ländlichen Raums  
Hier investiert Europa in  
die ländlichen Gebiete

