

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Band: - (1934)

Artikel: Pferde-Eisenbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-988613>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

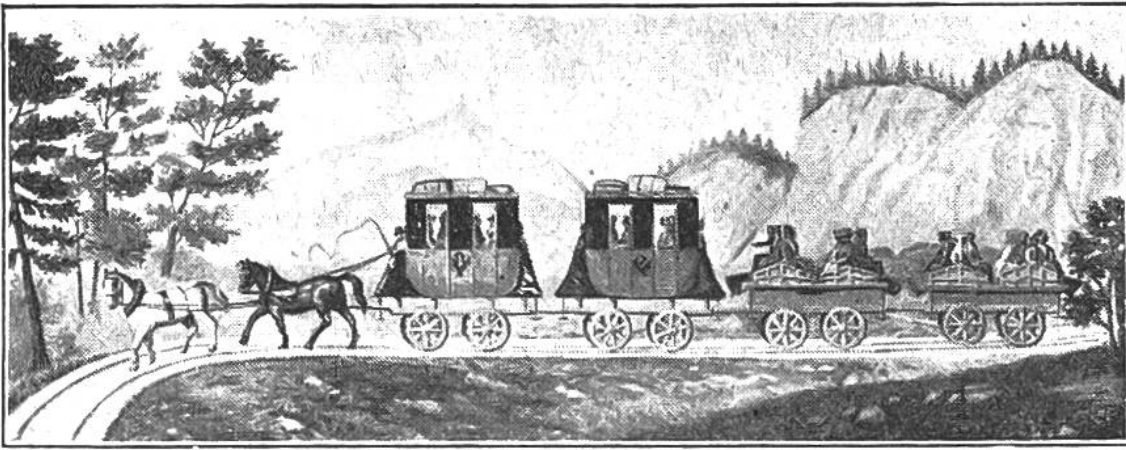
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 21.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Personenzug der ersten Pferde-Eisenbahn in Österreich. Er verkehrte seit 1825 zwischen Linz und Budweis.

PFERDE-EISENBAHNEN.

Trotz des glänzenden Erfolges, den Stephenson's Lokomotive 1829 in England errungen hatte, wurden doch auf dem europäischen Festlande noch viele Jahre Pferde zum Ziehen der Bahnwagen bevorzugt. Teils trug daran der hohe Anschaffungspreis der Lokomotiven Schuld, teils wollten die wenigsten Fahrgäste sich einer Dampfeisenbahn anvertrauen. Einige Bahnen hatten tagsüber „Dampf-“ und nachts Pferdebetrieb, weil sich die Reisenden fürchteten, nachts mit dem „Feuerross“ zu fahren. Die 1835 erbaute erste deutsche Dampfeisenbahn Nürnberg-Fürth beförderte noch 1841 mit Pferdefahrten 237 882 Reisende, mit Dampffahrten dagegen nur 210 972 Personen. Die Betriebsleitung hatte schon nach drei Monaten ausgerechnet, dass der Dampfbetrieb rentabler war, doch sie behielt bis 1862 den gemischten Betrieb bei. Immerhin, einen Fortschritt bedeutete die Pferde-Eisenbahn gegenüber dem Postwagen. Man hatte erkannt, dass ein Wagen, dessen Räder auf Schienen laufen, leichter und rascher fortzubewegen ist. Sehr gemächlich mag eine Fahrt mit der Pferdebahn trotzdem nicht gewesen sein, denn die Wagen waren noch nicht so gut gefedert wie heutzutage.