

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

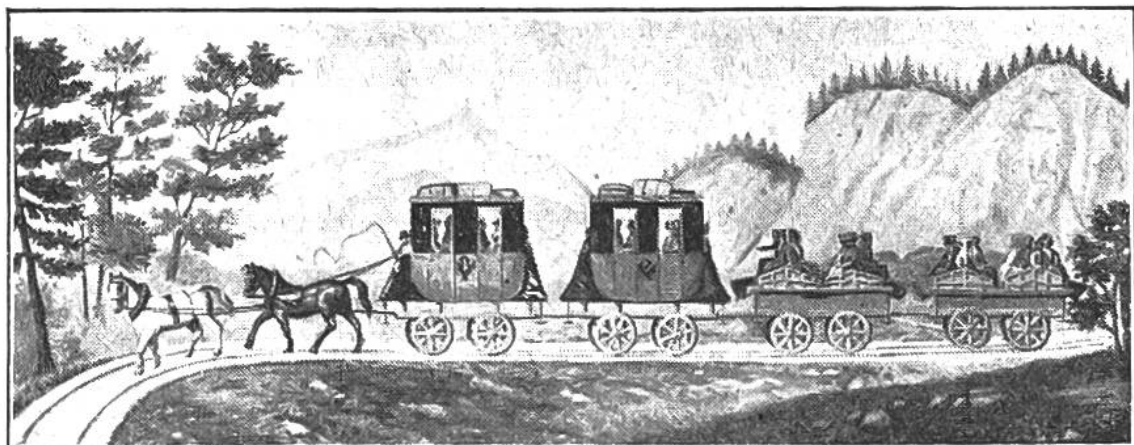
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

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.