



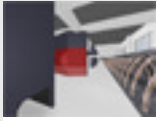
## Im Badhaus

**Sie befinden sich in einem ehemaligen Badhaus der Wolfsegg- Traunthaler Kohlenwerks AG. Es wurde 1940 errichtet. Hier konnten sich die Bergleute nach der Schicht umkleiden und duschen. Heute dient das Badhaus als Empfangsgebäude für die Besucher der Ausstellung.**

Im Badhaus gab es zwei Garderoben für die Bergleute. Die „Weißkaue“ diente der Aufbewahrung der Alltagskleidung, in der „Schwarzkaue“ wurde die schmutzige Arbeitskleidung untergebracht. In beiden Kauen hing die Kleidung an Haken unter der Decke.

Vor der Schicht deponierten die Bergleute ihre Alltagskleidung in der Weißkaue. Dann zogen sie in der Schwarzkaue die Arbeitskleidung an. Nach der Schicht hängten sie die schmutzige Kleidung in der Schwarzkaue auf, duschten sich und kleideten sich in der Weißkaue wieder an. Bis zur nächsten Schicht war die meist feuchte Arbeitskleidung wieder trocken.

Das Badhaus hier in Ampflwang war zu klein für die große Zahl an Bergleuten. Die Nutzung war über Platzkarten geregelt.



## Auf der Kohle

Ein „Grubengebäude“ ist ein künstlich geschaffenes Höhlensystem. Hier wird Kohle aus dem Berg gelöst und ins Freie befördert. Bei diesen Arbeiten brauchen die Bergleute Schutz vor dem Einbrechen der Decke, Luft zum Atmen und Licht.

Das Grubengebäude besteht aus Wegen (Strecken) und Arbeitsplätzen (Abbau-Orte). Strecken im Bergwerk sind viele Kilometer lang. Sie werden lange Zeit benutzt und sind deshalb aufwendig ausgebaut. Der Ausbau an den Abbau-Orten ist nur für die Nutzung von einigen Stunden ausgelegt.

Bis in die 1960er Jahre war das Lösen der Kohle im Hausruck von Handarbeit geprägt. Dann hielten schwere Schneidmaschinen Einzug im Bergwerk. Die Transporte unter Tage besorgten Grubenbahnen.

Die Arbeit „Auf der Kohle“, also am Abbau-Ort, war gefährlich und gut bezahlt. Sie genöß hohes Ansehen. Nur gut ausgebildete und erfahrene Bergleute kamen hier zum Einsatz.



## Die Geschichte der Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks AG

**Gut zwei Jahrhunderte lang wurde im Hausruck Kohle abgebaut. Von 1855 bis 1995 war dabei die Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks-Aktiengesellschaft (WTK) das führende Unternehmen.**

In den 1830er Jahren kauften zwei kapitalkräftige Unternehmer die kleinen Hausruck-Bergbaue auf und investierten in die technischen Anlagen. Sie schlossen sich 1855 zur WTK zusammen. Die Gesellschaft war sehr erfolgreich und beschäftigte bald mehr als 1000 Bergleute.

Zwischen 1880 und 1920 verlor die energetisch minderwertige Hausruck-Kohle an Bedeutung gegenüber der Steinkohle. Die WTK geriet in wirtschaftliche Schieflage. Nach einer kurzen Erholungszeit machte die weltweite Wirtschaftskrise um 1930 auch der WTK zu schaffen.

Nach 1945 trug der Hausruck-Bergbau zum Wiederaufbau Österreichs bei. 1946 wurde die WTK verstaatlicht. 1951 hatte sie mehr als 3300 Beschäftigte. Ab den 1960er Jahren verlor die Braunkohle an Wert gegenüber Steinkohle und Erdöl. Der langsame und quälende Niedergang der WTK endete 1995 mit deren Liquidierung.

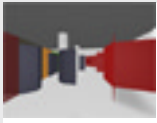


## Das Hausrucker Kohlenrevier

**Der Hausruck ist eine Gebirgslandschaft mit tief eingeschnittenen Tälern. Im weiten Teilen dieses Gebirges lag rund 30 Meter unter der Oberfläche eine Kohleschicht. Die Einrichtung von Anlagen zur Kohlegewinnung ließ Orte und Verkehrsverbindungen entstehen.**

Die Kohlevorkommen des Hausruck wurden mit Stollen erschlossen. Die Kohlezüge konnten zu ebener Erde durch Stollenportale in den Berg einfahren. Diese Werksbahnen fuhren auch oberirdisch weiter und stellten so eine Verbindung zwischen den verstreuten Betriebspunkten des Reviers her.

Die ersten Kohlegruben lagen im Osten des Hausruckreviers. Die alten Zentren des Bergbaus sind die Orte Thomasroith und Kohlgrube. Nach Auskohlung des Ostreviers verlagerte sich der Bergbau nach Westen. Ampflwang wurde zum neuen Zentrum der Kohlenverarbeitung.



## Bergmanns-Leben

**Bis etwa 1950 waren viele Bergleute im Hausruck arm. Auch mit harter Arbeit konnten sie kaum das Auskommen erwirtschaften. Bei Krankheit, Unfall oder Entlassung geriet die Familie in Not. Dies traf besonders viele Familien in den 1910er und in den 1930er Jahren.**

Die meisten Bergmanns-Familien lebten auf engem Raum in den „Kolonien“. Das waren Siedlungen, die der Bergbaugesellschaft WTK gehörten. Für die Ernährung der Familie hielten die Frauen Tiere, legten Gärten an und sammelten Wildfrüchte. Manche Frauen arbeiteten auch im Betrieb.

Die Kinder hatten sich einzufügen. Die Buben begannen mit 14 Jahren im Bergwerk zu arbeiten. Die Mädchen gingen als Dienstmädchen.

Ein anderer Teil der Bergleute waren Bauern, die im Nebenverdienst ins Bergwerk gingen. Außerhalb des Betriebes hatten „Kolonisten“ und „Häuslmänner“ nur wenig gemeinsam.



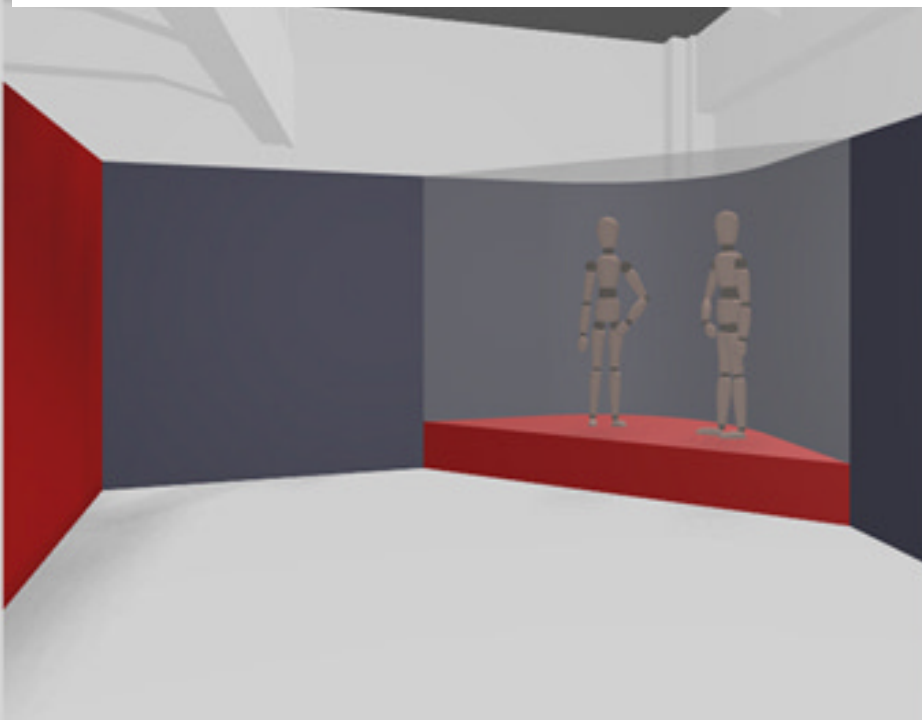
## Hi. Barbara, edle Braut!

Die heilige Barbara gilt als Patronin der Bergleute. Ihre Zeichen sind der Turm, das Schwert und der Kelch. Ursprünglich wurde Barbara als Schutzheilige gegen den plötzlichen Tod verehrt. Vor etwa 300 Jahren wandten sich die Bergleute ihr zu.

Die Legende beschreibt Barbara als schöne, gescheite Tochter aus gutem Hause. Gegen den Willen ihres Vaters sei sie der damals neuen Religionsgemeinschaft der Christen beigetreten. Ihre Weigerung, zur alten Religion zurückzukehren, bezahlte sie mit Gefangenschaft, Marter und Tod.

Um 1900 sprachen die Bergleute im Hausruck vor jeder Schicht gemeinsam ein Barbaragebet. Unter dem starken Einfluß der Sozialdemokratie ab 1918 verlor sich diese Tradition. Sie wurde nicht wieder aufgenommen.

Anfang Dezember feierten die Bergleute gemeinsam das Barbarafest. Heute gehört die Ausrichtung dieser Feier zur Traditionspflege der Knappenvereine.





## Mit Dampf arbeiten

**Dampf ist ein Gas, das aus Wasserteilchen besteht.  
Im Alltag begegnet er uns meist als Wolke oder Nebel.  
In der Dampfmaschine und im Kraftwerk dient Dampf als  
Energieträger.**

Beim Kochen oder beim Wäschetrocknen „verdampft“ Wasser.  
Dabei lösen sich die Wasserteilchen aus dem Verbund der Flüssigkeit.  
Sie benötigen dazu Energie.

Aus einem Liter Wasser werden 1200 Liter Dampf. Erfolgt die  
Verdampfung in einem geschlossenen Gefäß das nicht so viel Platz  
bietet, steigt in diesem Gefäß der Druck an. Dieser Effekt sorgt im  
Dampfkochtopf für kurze Garzeiten von Speisen.

Öffnet man ein Gefäß in dem Dampf unter Druck steht, so  
strömt der Dampf nach draußen. Dabei stößt er Hindernisse zur  
Seite. In Dampfmaschinen und Dampfturbinen setzt man geschickt  
geformte „Hindernisse“ in den Weg des Dampfes und nutzt so die  
Arbeitsfähigkeit des Dampfes zum Antrieb von Maschinen.



## Die Pferde-Eisenbahn

**Die erste Eisenbahn Kontinental-Europas verkehrte ab 1832 zwischen Budweis und Linz. Ihre Wagen wurden von Pferden gezogen. Bau und Betrieb des neuartigen Verkehrsmittels erforderten die Entwicklung von Schienen- und Streckensystemen, Bahnhöfen und abgestimmten Fahrplänen.**

Die Bahn war für den Transport von Gütern, insbesondere Salz, gebaut worden. Rasch erwies sich der Personenverkehr als eine zweite Einnahmequelle.

Die Bahngesellschaft arbeitete in den ersten Jahrzehnten mit rund 500 Frachtwagen und 40 Personenwagen. Diese Wagen glichen Kutschen. Den Pferdebetrieb führte ein Pächter. Er hatte bis zu 800 Pferde auf der Bahn.

Die Pferde-Eisenbahn wurde 1836 bis nach Gmunden verlängert. Dies vereinfachte den Salztransport. Auf dieser „Südstrecke“ der Bahn zwischen Linz und Gmunden ersetzten ab 1855 Dampflokomotiven die Pferde. Auf der gebirgigen Nordstrecke war dies erst nach einem grundlegenden Umbau ab 1873 möglich.







## Kohlebahnen im Hausruck

**Die Einrichtung von Eisenbahnen senkte die Transportkosten für Kohle. Erst dadurch wurde der Hausruck-Bergbau wirtschaftlich. Die ältesten Kohlebahnen des Reviers gingen 1850 und 1854 nach dem Vorbild der Pferde-Eisenbahn Linz-Budweis in Betrieb.**

Die Bahnlinien von Thomasroith nach Attnang und von Kohlgrube nach Breitenschützing brachten die Kohle an die Verkehrsachse Wien-Salzburg. Die Thomasroither Bahn wurde 1877 durch eine Nebenstrecke der neuen Bahnlinie Attnang-Ried-Schärding ersetzt. Die Bahn nach Breitenschützing fuhr bis 1966.

Eine dritte Bahn aus dem Revier heraus führte ab 1922 von Ampflwang nach Timelkam. Auf dieser Strecke fahren heute historische Züge.

Der innerbetriebliche Kohletransport erfolgte mit Schmalspurbahnen. Aus einfachen Anfängen entwickelte sich ein verzweigtes Streckennetz, das 1955 mit mehr als 100 km Länge seine größte Ausdehnung erreichte. Die Kohlezüge konnten ober- und untertags fahren. Ihr Antrieb erfolgte von Hand, mit Pferden und mit Lokomotiven.



## Woraus besteht die Eisenbahn?

**Aus Zügen, Gleisen, Signalanlagen und Bahnhöfen?  
Aus Zugauskunft, Fahrkarten, Schichtbetrieb und  
Wartungsplänen? Oder aus Eisenbahnern und Reisenden?  
Viele Bestandteile müssen sich zu einem Ganzen fügen,  
damit Züge fahren können.**

Gegenständliche Bestandteile der Eisenbahn sind der Schienenweg, die Antriebsmaschinen und die Wagen. Dazu kommen Signalanlagen, Bahnhöfe, Werkstätten und die Einrichtungen zur Energieversorgung.

Organisatorische Bestandteile der Eisenbahn sind Fahrpläne, Schicht- und Zugleitpläne, Sicherheitssysteme, Auskunft- und Zahlungseinrichtungen sowie die Eisenbahner-Fachsprache.

Menschen betreiben und nutzen die Bahn. Gut ausgebildete Eisenbahner verknüpfen alle Bestandteile zu einem funktionsfähigen System. Geübte Reisende fügen sich als Fahrgäste in den Betrieb ein.



## Der Bahnhof war das Tor zur Welt!

**Vor 100 Jahren war die Bahn ein modernes Verkehrsmittel. Städte und Regionen Europas waren durch das Schienennetz verbunden. Alle Schichten der Bevölkerung reisten mit der Bahn. Das Vestibül – die Eingangshalle des Bahnhofs – verband die Region mit der Welt.**

Die allgemeine Einführung der Eisenbahn hatte in der Zeit zwischen 1850 und 1900 die Gesellschaften Europas grundlegend verändert. Allen Menschen war es jetzt möglich, an weit entfernte Orte zu reisen. Der Bauer reiste so schnell wie der Kaiser.

Die neue Mobilität beseitigte alte Abhängigkeiten. Auch einfache Menschen konnten sich Arbeit an anderen Orten suchen. Umgekehrt fanden fremdartige Waren den Weg in die Läden auf dem Land.

Die Welt schien geschrumpft zu sein. Ohne Eisenbahn lag Attnang zwei Tagereisen von Linz entfernt, mit der Eisenbahn nur noch zwei Stunden. Der massenhafte Einsatz von Autos und Flugzeugen raubte der Bahn seit etwa 1960 ihre Bedeutung.