Abb. 2011-4/035 (Maßstab ca. 100 %)
Becher mit Perlen, Rippen & Rosetten, links: mund-geblasen, H 9,9 cm, D 7 cm, rechts farbloses Pressglas, H 10,3 cm, D 7,9 cm
rechter Becher mit Dampflokomotive in ovalem Medaillon, Sammlung Stopfer
Hersteller unbekannt, wohl Josef Inwald AG, Teplitz / Teplice, 1886

Eduard Stopfer, SG **September 2011**

Zwei Becher - geblasen & gepresst mit Lokomotive, wohl Inwald, 1886 / 1890

Angeblich stammt der **gepresste Becher** von **Inwald** und wurde **1886** zum **50-jährigen Jubiläum der Bahn strecke Linz-Budweis** produziert.

	gepresst	mund-geblasen
Perlen oben und unten	37	32
Rippen	64	48
Rosetten	6 Rosetten & Medaillon	8
Rosettenblätter	16	12
Abstand der Perlenreihen	6,3 cm	5,9 cm
Boden	tief einge-zogen, 12 mm Standring	leicht einge-zogen, 3 mm kein Standring Spuren des Hefteisens
Höhe	10,3 cm	9,9 cm
Durchmesser	7,9 cm	7 cm

Der **erste Becher** wurde gepresst, ist 10,3 cm hoch und hat einen Durchmesser von 7,9 cm. Die Glasfarbe ist leicht gelblich. Auf dem Medaillon ist eine Dampflokomotive abgebildet.

Der **zweite Becher** ist mund-geblasen und etwas kleiner. Die Höhe beträgt 9,9 cm, der Durchmesser oben 7 cm. Das Objekt ist leicht graustichig, auf dem Boden finden sich Spuren eines Hefteisens.

Abb. 2011-4/036
Becher mit Perlen, Rippen & Rosetten
farbloses Pressglas, H 10,3 cm, D 7,9 cm
Dampflokomotive in ovalem Medaillon, Sammlung Stopfer
wohl Josef Inwald AG, Teplitz / Teplice, 1886

→→

Abb. 2011-4/037 (Maßstab ca. 90 %)
Becher mit Perlen, Rippen & Rosetten
farbloses Pressglas, H 10,3 cm, D 7,9 cm
Dampflokomotive in ovalem Medaillon, Sammlung Stopfer
wohl Josef Inwald AG, Teplitz / Teplice, 1886

Abb. 2011-4/038 (Maßstab ca. 90 %) ➔
Becher mit Perlen, Rippen & Rosetten,
mund-geblasen, H 9,9 cm, D 7 cm
Sammlung Stopfer
wohl Josef Inwald AG, Teplitz / Teplice, um 1890

➔➔

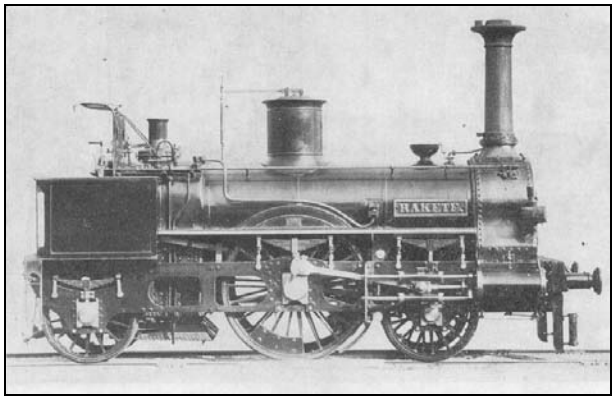
SG: Die **Eisenbahn** war in Österreich nicht nur für Salz und andere Güter wichtig, sondern vor allem auch für die **Glasindustrie** in **Böhmen** und **Mähren** (Richtung **Deutschland** …, **Balkan, Türkei**, **Russland**) sowie in **Steiermark** und **Jugoslawien** (Richtung **Triest**, **Italien, Übersee**). Alle großen Glasunternehmen in Österreich-Böhmen / Mähren, wie **Inwald**, **Reich**, **Schreiber**, **Stölzle**, **Zahn** … haben ihr Wachstum der Eisenbahn zu verdanken. Die Eisenbahn brachte **Rohstoffe** wie hochreinen Sand aus der Lausitz und verschickte Glaswaren, die man bis dahin über Gebirge und Täler auf dem Rücken getragen oder mit Pferden und Ochsen gekarrt hatte.

Im **Preis-Kurant Nr. 25 über Preß-Glas Josef Inwald A.G., Wien 1914**, wird weder der Becher noch ein anderes Glas mit den Motiven **Perlen, Rippen / Walzen & Rosetten** angeboten. Das Motiv Walzen wurde bei Inwald sonst aber oft eingesetzt. Es ist also gut möglich, dass beide Becher von Inwald stammen. Interessant ist hier vor allem, dass man diese Motive noch gut mit der **Glasmacherpfeife** in eine (Holz?)-Form blasen konnte. Das Motiv „Dampflokomotive“ war aber so kompliziert, dass man dafür doch eine **Metallform** gemacht hat. Schließlich war dieser Becher sicher ein sehr beliebtes Andenkenglas, schon bei den vielen **k. k. Eisenbahnern** sowie in **Linz**, **Budweis** und **Gmunden**. Diese Strecke begann **1827** als Pferdebahn, Mitte **2011** ist es eine Schmalspurbahn, Die Schienen bei **Alt- und Neunagelberg**, dem Standort der **Glasfabriken** von **Carl Stölzle's Söhne AG** liegen noch heute, siehe **Waldviertler Schmalspurbahnen 1998**:
www.erlebnisbahn.at/wsv
www.erlebnisbahn.at/wsv/weiche.htm
„Obere Waldviertel zwischen Heidenreichstein und **Altnagelberg**. (Fast) jeder Zug führt das „Waldviertler Jausenwagerl“ mit.“

Abb. 2011-4/039
Waldviertler Schmalspurbahn, Bahnhof Neunagelberg (2011)
aus www.erlebnisbahn.at/wsv (2011-10)

Wikipedia DE **Pferdeeisenbahn Budweis-Linz-Gmunden**: Die zwischen **1827** und **1836** abschnittsweise eröffnete **Pferdeeisenbahn Budweis-Linz-Gmunden** (Koněspřežná dráha České Budějovice-Linec-Gmunden) war die **zweite öffentliche Eisenbahnlinie auf dem europäischen Festland** (nach der Bahnstrecke Saint-Étienne-Andrézieux) und diente hauptsächlich dem Transport von **Salz** aus dem oberösterreichischen **Salzkammergut** nach **Böhmen**. Sie wurde in den Jahren **1855** und **1856** zwischen **Linz** und **Gmunden** auf **Dampfbetrieb** umgestellt. Auf der gebirgigen Strecke zwischen Linz und Budweis war diese Umstellung aufgrund zu enger Krümmungsradien und zu großer Steigungen nicht möglich. Bis **1873** wurde daher eine Ersatzstrecke mit zumeist anderer Trassenführung zwischen **Linz und Budweis** (České Budějovice) errichtet, die den **Dampfbetrieb** zuließ. Der Pferdebahnbetrieb wurde im Dezember **1872** eingestellt.

Abb. 2011-4/040
Lokomotive „Rakete“ der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn 1839
aus Wikipedia DE: Geschichte der Eisenbahn in Österreich



Wikipedia DE **Pferdeeisenbahn Budweis-Linz-Gmunden […] Pferde oder Dampflokomotive?**

Mit dem Bahnbau begann **Franz Anton Ritter von Gerstner 1824** die „**erste Privatbahnphase**“ in Österreich; sein betagter Vater wirkte als Konsulent mit. **1825** fand in **Nettrowitz** bei Kaplitz (Kaplice / Böhmen) der erste Spatenstich für die „**Budweis-Donau-Eisenbahn**“ statt. Die entsprechende Eisenbahngesellschaft nannte sich knapp „**k. k. priv. Erste Eisenbahngesellschaft**“. Sie war die **erste Eisenbahngesellschaft des deutschen Sprachraumes**. Bis **1827** war Gerstners Gebirgstrasse über den **Kerschbaumer Sattel** (Grenzgebiet Oberösterreich / Böhmen) fertiggestellt, und zwar in **lokomotiv-tauglicher Form**. Denn Gerstner jun. hatte bereits bei seiner Englandreise **1822** dem Dampfbetrieb größte Sympathie entgegengebracht und diesen als Zukunftsperspektive betrachtet. Im Zuge einer neuerlichen Reise (1826/27) wurde diese Sympathie noch weiter genährt.

Inflation brachte das Unternehmen in Bedrängnis; Intrigen veranlassten Gerstner jun., die Baustelle **1828** zu verlassen. Sein Nachfolger, **Mathias von Schönerer**, blieb den Baugrundsätzen Gerstners grundsätzlich treu, missachtete aber dessen Vorgabe, schwache Steigungen (max. 11 Promille) anzulegen. So kam es im Bereich Kerschbaum-Lest, um Geld zu sparen, zu steilen Rampen (21 Promille) und engen Kurven. In Schönerers Zeit wurde auch entschieden, die Bahn nicht nach Mauthausen, sondern nach **Urfahr** zu führen, der Vorstadt von **Linz** am anderen Donauufer.

Die **Pferdeeisenbahn Budweis-Linz-Gmunden** wurde **1832** eröffnet. Technikgeschichtlich stellt sie keinen besonders großen Wurf dar. Angesichts der Sparmaß-

nahmen nach Gerstner juniors Abgang konnte der Südteil der Strecke **später nicht auf Dampfbetrieb** umgestellt werden. Aber auch für den **Pferdebetrieb** waren diese Steilrampen ungünstig, mussten die Züge doch vor deren Überwindung geteilt werden. Da der Transport aber funktionierte - außer **Salz** wurden sehr bald auch viele andere Güter befördert -, war das Unternehmen ein **ökonomischer Erfolg**.

1836 wurde die Verlängerung bis zur „**Bürgerlichen Salzaufschütt**“ in **Gmunden** am **Traunsee** in Betrieb genommen, auch in diesem Abschnitt mit einer Steilrampe von über 30 Promille, über die die Waggons einzeln hinaufgezogen werden mussten. Da der Abschnitt **Linz-Südbahnhof - Gmunden-Traundorf** ansonsten keinerlei Probleme aufwies, konnte **1855/56** im Personenverkehr der **Dampfbetrieb** eingeführt werden. Von Linz nach Budweis wurde die Gerstner-Trasse 1869-1872 aufgelassen und die neue Trasse für Dampfloks nach Westen verschwenkt. **Vereinzelte Überreste blieben bis in die Gegenwart erhalten und erinnern heute an die alte Trasse.**

Wikipedia DE **Geschichte der Eisenbahn in Österreich**: […] Als „**Geburtsstunde der Eisenbahn**“ (mit Lokomotivbetrieb) in Österreich gilt **1836** der Spatenstich für die **1838** eröffnete **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**, **Wien** - **Brünn** (1839) - **Oderberg** (1847) - **Krakau** (1847/1856), die **zweite reine Dampfeisenbahn des Kontinents** nach der Linie Brüssel-Mecheln (auf der bayerischen Nürnberg-Fürther-Bahn gab es bis 1862 Mischbetrieb). Dieses Projekt entwickelte sich zur wahren Erfolgsgeschichte: Bis zur Verstaatlichung im Jahre **1906** errichtete die ökonomisch höchst erfolgreiche Nordbahn-Gesellschaft ein sehr umfangreiches Netz. Die Nordbahn wurde zur wichtigsten Bahnlinie der Habsburgermonarchie.

Wikipedia DE **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**: Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (KFNB) (Severní dráha císaře Ferdinanda, ab **1919** offiziell Severní dráha Ferdinandova; SDF) war eine Eisenbahngesellschaft in Österreich. Die Hauptstrecke der Gesellschaft war die **Nordbahn** von **Wien**-Nordbahnhof über **Břeclav** / Lundenburg und **Brno** / Brünn nach **Nordmähren**, **Přerov** / Prerau (nach **Olomouc** / Olmütz, über **Hranice** / Mähr. Weißkirchen nach **Valašské Meziříčí** / Walachisch Meseritsch und **Vsetín** / Wsetin) - **Bohumín** / Oderberg, und **Österreichisch Schlesien** nach **Kraków** / Krakau, mit einer von Anbeginn wegen der galizischen **Salzvorkommen** geplanten Fortsetzung bis nach **Bochnia** / Salzberg. Ab **1848** gab es eine Verbindung nach **Warszawa** / Warschau.

Wikipedia DE **KFNB_-_Rakete**: Die Dampflokomotive „**RAKETE**“ war eine Personenzuglokomotive der KFNB. Sie war die **erste** von der englischen **Lokomotivfabrik Jones, Turner & Evans 1839** an die KFNB gelieferte Maschine und entsprach den englischen Typen mit Achsformel 1A1 (vgl. „AUSTRIA“ und „VINDOBONA“). Die Zylinder waren unter der Rauchkammer angeordnet und trieben die gekröpfte zweite Achse an. Die „RAKETE“ wurde **1861** verschrottet.

Siehe unter anderem auch:

PK 2002-4 Anhang 01, SG, CMOG, Smith, Preis-Kurant Nr. 25 über Preß-Glas Josef Inwald A.G., Wien 1914
PK 2011-4 Stopfer, Bunt bemalte Tschuttera „Erzherzog Johann“ von Benedikt Vivat 1840 …

Siehe unter anderem auch:
WEB PK - in allen Web-Artikeln gibt es umfangreiche Hinweise auf weitere Artikel zum Thema: suchen auf www.pressglas-korrespondenz.de mit GOOGLE Lokal:

Zu Inwald z.B.:
www.pressglas-korrespondenz.de/aktuelles/pdf/pk-2010-4w-rigler-inwald-wien-teplitz.pdf
www.pressglas-korrespondenz.de/aktuelles/pdf/pk-2011-3w-jeschke-inwald-rippen-diamanten.pdf

Zu Eisenbahn und Glasindustrie in Böhmen:
www.pressglas-korrespondenz.de/aktuelles/pdf/pk-2010-4w-sg-stoelzle-zeittafel-neu.pdf
Zu Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Glasindustrie in Mähren:
www.pressglas-korrespondenz.de/aktuelles/pdf/geisel-glaswerke-reich.pdf (PK 2002-4)
www.pressglas-korrespondenz.de/aktuelles/pdf/pk-2007-2w-sg-zabkowice-zawiercie.pdf
www.pressglas-korrespondenz.de/aktuelles/pdf/pk-2008-4w-chronik-reich-6-anmerkungen.pdf
www.pressglas-korrespondenz.de/aktuelles/pdf/pk-2010-1w-sg-zahn-goepfert-blumenbach.pdf
www.pressglas-korrespondenz.de/archiv/pdf/pk-2004-4w-07-lednicke-rovne-1892-1942.pdf
www.pressglas-korrespondenz.de/archiv/pdf/pk-2010-1w-11-evert-maehren-glasfabrikation-1866.pdf

---

WEB

http://de.wikipedia.org/wiki/Pferdeeisenbahn_Budweis-Linz-Gmunden
http://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Eisenbahn_in_Österreich
http://de.wikipedia.org/wiki/Kaiser_Ferdinands-Nordbahn
http://de.wikipedia.org/wiki/Warschau-Wiener_Eisenbahn
http://de.wikipedia.org/wiki/KFNB_-_Rakete