



Romantik pur - mitten in der Stadt. Fahrt über den „Prager Semmering“, der alten Strecke vom Bahnhof *Smíchov* zu den im Westen gelegenen Kohlerevieren, die das Ringhoffer-Werke mit Energie versorgten. Foto <http://dennysak.blogspot.com>

Die Produktpalette wurde laufend erweitert, 1854 wurde der erste Eisenbahn- (Last-) Waggon gebaut, der erste Personenwagen 1863. 1870 rüstete das Unternehmen den ersten Personenaufzug in Böhmen im Schloss *Zákupy*¹³ auf maschinellen Betrieb um, in jenem Schloss, in dem *Kronprinz Ferdinand* seine „unstandesgemässe“ Braut *Sophie Chotek* heiraten „musste“, damit in Wien möglichst wenig Aufhebens um diese Angelegenheit gemacht würde.

Die Familienchronik erfasst den Aufstieg des Ringhoffer-Fabriken zum europäischen Konzern in einem Schlüsselsatz:

Den eigentlichen Ruhm der Ringhofferschen Unternehmungen begründete der Waggonbau. Die *Smíchover Fabrik* wurde zur größten ihrer Art in der gesamten Monarchie. Zahllose Patente und Schutzrechte stehen für bedeutende Erfindungen. Ringhoffer-Straßenbahnen prägten das Stadtbild europäischer Metropolen. Die internationale Schlafwagengesellschaft "Wagons-Lits" bezog ihre Wagen ausschließlich von Ringhoffer. An europäische wie außereuropäische Monarchen wurden luxuriös ausgestattete Hof- und Salonwagen geliefert.

Franz Ringhoffer II. Verfügte offenbar nicht nur, wie seine Vorfahren, über unternehmerisches Geschick, sondern auch über politisches und soziales Bewusstsein. 1854 führte Ringhoffer als einer der ersten Unternehmer überhaupt eine Krankenversicherung für seine ArbeiterInnen ein, 1870 einen Pensionsfonds, eine Berufsschule und andere. 1861 (bis 1865, Anm. d. A.) wurde er zum Bürgermeister von *Smíchov* gewählt, 1862 wurde er zum Ritter geschlagen und 1864 wurde er in den böhmischen Landtag gewählt. Er setzte auch den Bau des Bahnhofs *Smíchov* durch, um die Anbindung des bald grössten Waggonbau-Betriebs Österreich-Ungarns an das Eisenbahnnetz der Monarchie und schlussendlich an Europa zu ermöglichen. 1880 wurde ein Verbindungsgleis zwischen Fabrik und Bahnhof errichtet, das in letzten Resten noch heute existiert.

13 <http://de.wikipedia.org/wiki/Zákupy>. Der vorherige Aufzug aus dem Jahr 1718 (!) funktionierte mittels Gegengewichten: *Petr Macek, Pavel Zahradník: Zámecký areál v Zákupcech*, in: *Průzkumy památek* II/1996, pp. 9, 28, 31 www.pruzkumypamatek.cz/pdf/1996-02-02.pdf

Der Bahnhof *Smíchov* (Früher Prager Westbahnhof) im Süden des ehemaligen Firmenareals war der Endpunkt (Heute Durchgangsbahnhof) der Strecke Prag–Pilsen/*Plzeň*, die am 14. Juli 1862 eröffnet wurde. Sie war Teil der Verbindung von Prag über Pilsen zur bayerischen Grenze bei *Furth im Wald*, welche durch die k.k. priv. Böhmisches Westbahn errichtet wurde. Dadurch konnte die Fabrik mit Steinkohle aus dem Pilsener Becken versorgt werden (Die weiteren, in den Siebzigerjahren fertiggestellten Eisenbahnstrecken ermöglichten dann die Zufuhr von Braunkohle aus den nordböhmischen Kohlerevieren). Diese heute langsame, im Bereich der Staatsgrenze jedoch recht malerische Strecke ist bis heute die wichtigste Bahnverbindung zwischen Prag und München.



Praga Automuseum im Vorort Zbuzany, drittgrößte markenspezifische Autosammlung der Welt. Foto: www.automuseumpraga.cz/

Die Prager Verbindungsbahn vom Hauptbahnhof über die Moldau zum Westbahnhof wurde 1872 in Betrieb genommen. Sie war das letzte fehlende Teilstück zwischen der *Kaiser-Franz-Josephs-Bahn* von Wien über *Gmünd* nach Prag und den in Prag-*Smíchov* beginnenden Strecken nach Pilsen, Karlsbad u.a.

5. Über den Semmering mitten in der Stadt

Vor der Errichtung dieser Verbindungsbahn mussten die in *Smíchov* gebauten Waggons auf Pferdefuhrwerken via *Újezd* und die Kaiser-Franz-Brücke (Heute *most Legii*) und *Na Příkopě* zum Masaryk-Bahnhof (*Masarykovo nádraží*) transportiert werden, ein gewaltiges Unterfangen – pro Transport mussten acht Pferde vorgezogen werden, der Transport dauerte mehrere Stunden.

Leseprobe

Für Eisenbahnfreunde: Vom Bahnhof *Smíchov* kann man auch über zwei Nebenstrecken recht reizvolle Ausflüge in den Westen Prags unternehmen:

1) Durch das Prokop-Tal (*Prokopské údolí*, malerische Mischung zwischen Park und Naturlandschaft, Felsen, Teiche, Spielplätze und Ausflugsgasthäuser) zu westlichen Vororten wie *Hostivice*. Die Bahnstrecke *Praha-Smíchov-Hostivice* wurde ursprünglich von der *Buschtěhrader Eisenbahngesellschaft* erbaut und betrieben. Sie bindet in *Hostivice* in die direkt von *Praha-Masarykovo nádraží* kommende Hauptbahn nach *Chomutov* (Komotau) ein. Das Teilstück bis *Praha-Jinonice* ist wegen der gewundenen, über mehrere große Viadukte verlaufenden Trassenführung auch als Prager Semmering / *Pražský Semmering* bekannt. Der neun Kilometer lange Prager Semmering im engeren Sinne überwindet in zahlreichen Kurven eine Höhendifferenz von 90 Metern, seine Fortsetzung nach *Rudná u Prahy* von 190 m. Ab dem Bahnhof *Praha-Smíchov* verläuft die Strecke in einer langen 180-Grad-Kurve, um dann nahe am selben Bahnhof auf größerer Höhe vorbei zu führen. Bei *Zlíchov*



Fahrtüchtiger Ringhoffer-Komarek-Dampftriebwagen im Eisenbahnmuseum in *Lužná u Rakovníka*. Foto ru.wikimedia.org