

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Oberberg, Wartberg und Hagenberg nach Röttschka, wo sie sich mit der Hauptpoststraße nach Böhmen vereinigt. Auf dieser Straße ward früher alles Salz aus den großen Magazinen in Mauthausen nach Böhmen geführt und sie erhielt daher ihren Namen. Jetzt dient sie nur mehr zur Verbindungsstraße, da das Salz kontraktmäßig auf der Budweis = Linzer Eisenbahn befördert wird. — Diese Salzstraße mißt 11,484 Klafter.

Die Ottensheimer Ararialstraße zieht sich von Urfahr über Buchenau, Ottensheim, Rottenek, Gerling, Neufelden, Langhalsen, Liebenstein, Rohrbach und Schlägel nach Aigen. Sie ist 34,944 Klafter lang. Außer diesen Hauptstraßen sind sämtliche Orte dieses Kreises durch gut angelegte Kommerzialstraßen verbunden.

Die Budweis = Linzer Eisenbahn ward von 1825 — 1832 erbaut. Die Idee, zum Vortheile des Handels die Moldau mit der Donau zu verbinden, war schon im XIV. Jahrhundert rege geworden. 1375 erbot sich das mächtige Haus der Rosenberge, zu diesem Zwecke einen Kanal zu erbauen. Kaiser Karl IV. ließ sogar schon die Vorarbeiten beginnen, die Sache gerieth aber aus unbekanntem Gründen ins Stocken. Unter Kaiser Ferdinand II. brachte Wallenstein neuerdings diesen Gegenstand zur Sprache; er ward aber wieder fallen gelassen. Eben dieß war der Fall unter der Kaiserin Theresia und dem Kaiser Joseph. 1807 vereinte sich die »hydrotechnische Gesellschaft« in Böhmen. Auch sie zählte die Vereinigung der Moldau mit der Donau zu ihren Zwecken. Herr Professor von Gerstner war wissenschaftlicher Direktor dieser Gesellschaft. Er schlug vor, zu jener Bestimmung eine Eisenbahn zu erbauen. Der 1809 ausgebrochene Krieg unterbrach die Verhandlungen. Als 1819 die Verhandlungen über die Regulirung der Elbschiffahrt in das Leben traten, kam auch die Verbindung der Moldau und Donau wieder zur Sprache, und der damalige Präsident der Kommerzhofstelle, Ritter von Stahl, forderte Herrn von Gerstner, den Sohn des Obigen, auf, sich dieser Unternehmung zu widmen. Dieser reichte dann 1823 das Gesuch um Concession für den Bau einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau ein, welche er 1824 erhielt. 1825 bildete sich die Aktiengesellschaft, welche dann das Unternehmen als k. k. priv. Erste österreichische Eisenbahn unter zum Theile sehr ungünstigen Umständen, mit Vorurtheilen und Hindernissen aller Art kämpfend, mit rühmlicher Ausdauer und Beharrlichkeit zu Ende führte. — Die Kosten der Bahnstrecke von Budweis bis Linz, 67,940 Klafter, oder beinahe 17 deutsche Meilen, beliefen sich auf 1,654,322 fl. C. M. Sie ist einfach, mit Ausweichplätzen versehen, und besteht aus hölzernen, mit schmiedeeisernen Schienen benagelten Geleisen. Diese Abtheilung der Bahn (sie ward