

## **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) 664071-0

Fax: +43(732) 664071-344

später, wie man aus der Darstellung des Traunkreises in unserem Werke ersieht, von Linz bis Gmunden fortgesetzt) erheischte 320,000 Kubik-Klafter Erdarbeiten, 42,100 Kubik-Klafter nasse Steinmauern, 955 Klafter Kanäle und Brücken. Die Bahn von Budweis bis Leopoldschlag (acht deutsche Meilen) ward durch Hrn. Franz Ritter von Gerstner (den Sohn), die Strecke von Leopoldschlag bis Linz von dem genialen Ingenieur Herrn Mathias Schönerer (dem jetzt auch der interessante Bau der Wien = Raaber Eisenbahn anvertraut ist) erbaut. Ein Pferd zieht mit Leichtigkeit 70 Centner auf der Bahn. (Sie wird nämlich nicht mit Dampfwagen, sondern mit Pferden befahren.) Seit 1. August 1832 wird sie in ihrer ganzen Länge zum Transporte des Salzes, Holzes, aller Arten Güter und als Reisegelegenheit benützt. — 1838 wurden über 600,000 Centner auf der Bahn transportirt. Die Personenfrequenz stieg schon in einzelnen Monaten auf mehr als 3000 Personen. Die Oberleitung des Geschäfts wird durch eine Direktion besorgt, die ihren Sitz in Wien hat. Auf der Bahn selbst besorgte ein technischer Kommissär nebst einem Adjunkten, acht Wagenmeister, zwei Kassiere, sechs Spediteurs mit zehn Kommiss, zwei Magazineurs, ein Salzverschleifer und fünf Stellwagen = Conducteurs den Dienst. Außerdem sind mehrere Kanzlei- und Kasse-Beamte und 100 Bahnwächter angestellt. Der Schiffmeister, Herr Lana, hat das Fuhrwerk auf der Bahnstrecke von Budweis bis Linz in Pacht, und es ist sehr gut besorgt. (Vom Linz nach Gmunden hat Herr Schiffmeister Fink gepachtet.) Eine Anzahl von 300 Pferden, mit mehr als 100 Knechten, steht hier im Dienste. Die Unternehmung besitzt an 60 Personen-Stellwagen und an 700 Frachtwagen. Man bezahlt pr. Person von Budweis nach Linz 2 fl., von Linz nach Budweis 2 fl. 16 kr., weil in dieser Richtung bis Treffling Vorspann nöthig ist. Die Fahrt von Budweis nach Linz währt 14 Stunden. Man kann auch Separatwagen miethen. — Die Frequenz auf der Bahn wird mit jedem Jahre belebter. Die Bahn betritt den Mühlkreis und den österreichischen Boden zwischen Budet Schlag und Eisenhut, und läuft dann bis Linz in einer Länge von mehr als 34,000 Klaftern auf österreichischem Boden. Die Stationen Kerschbaum und Lest liegen im Mühlkreise. Es ist dieß der interessanteste Theil der Bahn. Bei Kerschbaum erreicht sie ihre größte Elevation (244 Klafter), 1464 Fuß über dem Donauspiegel bei Linz, also 2250 Fuß über dem Meere.

**Bevölkerung.** Der Mühlkreis war 1837 von 190,342 Menschen bewohnt, darunter 98,422 Weiber. Diese Bevölkerung theilt sich in 4 Städte mit 6 Vorstädten, in 50 Märkte und 1355 Dörfer mit nahe an 28,000 Häusern. Wohnparteien zählt man an 50,000. Man findet unter den Bewohnern 362 Geistliche, 272 Edelleute, an tausend Beamte und über vierthalbtausend Künstler, Gewerksleute u. s. w.