

## **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

wald an den durch die Natur geschaffenen günstigen Stellen erzählte. Jedem sind übrigens Namen wie „Goldener Steig,“ „Kerschbaumersattel“ und andere mehr wohl bekannt, Fuhrleute aus alter Zeit wissen davon zu berichten und manches Bergwirthshaus gibt heute noch beredte Kunde davon.

Aus meinen Kenntnissen der Wirtschaftsgeschichte am Krummauer Gymnasium vermag ich nur die Errichtung der ersten Pferdebahn zwischen Linz und Budweis anzuführen. Zweifellos aber gebührt dieser Tathache besondere Bedeutung. Aus der Geschichte der Eisenbahnen kann entnommen werden, daß man sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bei den ungeheuren Schwierigkeiten und Kosten, welche sich damals einem Bahnbau entgegenstellten und bei den vielen anderen hindernden Momenten zu einem solchen nur dann entschlossen hat, wenn die wirtschaftliche Nothwendigkeit sich hiefür im besonderen Maße ergab, ein Grundsatz, der übrigens auch in einem späteren, aufgeklärteren Zeitalter noch immer Geltung hatte.

Wie eng mögen daher damals schon die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Gebieten diesseits und jenseits des Böhmerwaldes gewesen sein! Es dürfte heute kaum mehr lebende Zeitgenossen der Eröffnung dieser Eisenbahn geben. Die schriftlichen, auf uns gekommenen Aufzeichnungen sprechen jedoch übereinstimmend von der Wichtigkeit, Bedeutung und dem großen wirtschaftlichen Erfolge, den diese Bahn stets, bis zu ihrer Verdrängung durch die Dampfeisenbahn aufzuweisen hatte.

Die Wichtigkeit dieser Pferdebahn erhellt übrigens auch aus dem Umstand, daß im Zeitalter der fortgeschritteneren Technik der Dampfeisenbahnen bald eine solche an die Stelle der alten trat. Aber schon lange vor dem Kriege hörte ich oft über die schon zu geringe Leistungsfähigkeit der neuen Bahn klagen, welcher durch Erbauung weiterer Eisenbahnlinien — ich erinnere hier an das Bahnprojekt Krummauer — Rosenberg — Hohenfurt nach Oberösterreich — abgeholfen werden sollte. Und auch der vor dem Kriege besprochene Plan des Donau-Moldau-Kanales taucht in meiner Erinnerung auf.

Meine sonstigen Kenntnisse über die Verhältnisse der früheren Zeit stützten sich nicht auf die Vorträge über deutsche Wirtschaftsgeographie und Wirtschaftsgeschichte am alten Krummauer Gymnasium, aber — *de emeritis nil nisi bene!* — Vielmehr gründeten sie sich auf eigene Beobachtungen und Erfahrungen, die ich zu Zeiten sammelte, als ich noch als Gymnasiast durch die schönen Gauen unseres Böhmerwaldes zog und