

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

Bahn von Wien an die bairische Grenze herstellen sollte — den Weg nach München, Augsburg, Straßburg und Paris. Inzwischen mußten andere Bahnen den Verkehr, welcher bisher auf der gewöhnlichen oder der mangelhaften Wasserstraße nach Oberösterreich und weiterhin stattfand, an sich ziehen und die sogenannte Reichsstraße veröden. Dieß zu verhindern lag im besonderen Interesse unserer Provinz, und darum sollte diese selbst Hand anlegen, sich den Verkehr frühzeitig zu sichern. Käßt man die Donau als Vermittlerin des Verkehrs zwischen Wien und Linz gelten, so sollte von hier aus der Schienenweg an die bairische Grenze unverweilt hergestellt werden. Wenn nun der nächste Weg an die Landesgrenze eingeschlagen würde, so wäre die Richtung gegen Scheerding oder Braunau zu verfolgen, also im ersteren Falle 12 Meilen zu bauen, wozu die Landesmittel ausreichen würden. Schloß sich Baiern in Braunau oder Scheerding an, so war, da die München-Augsburger Bahn bereits fertig war, ein großer Theil der Pariser Linie vollendet und unsere Provinzial-Hauptstadt gesichert, daß die Fortsetzung nach Wien in Angriff genommen würde, sobald sich herausstellte, daß die Wasserverbindung nicht mehr genüge.

Dieser Anschauung Eingang zu verschaffen, suchte ich durch öffentliche Blätter zu wirken. Die periodische Presse war damals unter Censur. Die allgemeine Zeitung brachte in der Rubrik „Oesterreich“ nur Hofnotizen und die Course. Indessen begrüßte sie das Vorgehen des Herrn Hofkammerpräsidenten mit außerordentlichem Jubel. Sie war in Oesterreich das gelesenste Blatt, und so wendete ich mich an ihre Redaction mit einem in obigem Sinne abgefaßten Aufsatz. Derselbe scheint ihren Beifall nicht gefunden zu haben, da er in ihren Spalten nicht erschien; ebensowenig erhielt ich eine Antwort. In Triest vertrat der Floh die materiellen Interessen, und ich sendete ihm ebenfalls einen Artikel für die Westbahn ein. Der damalige Redacteur Ernst von Schwarzer — später Minister der öffentlichen Arbeiten — dankte mir dafür sehr freundlich unter Bedauern, daß er ihn nicht sogleich in sein Blatt aufnehmen könne. Alles, was auf Eisenbahnen Bezug habe, müsse vor dem Abdrucke an den Herrn Hofkammerpräsidenten selbst eingesendet werden. Bei der Wichtigkeit des Gegenstandes und der lokalen Dar-