

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

kann man die ganze Strecke, ohne den Hemmschuh anwenden zu müssen, zurücklegen.

Die zu verfolgenden Thäler sind größtentheils eine halbe Stunde, auch noch breiter, daher alle größeren Curven beseitigt sind. Das Gefälle der Mühlen zum Maßstab genommen, wäre die Steigerung von Linz bis Stockham circa 26 Klafter, wobei das Gefälle einer Mühle auf 6 Schuh gerechnet ist, während der größte Theil derselben unterschlächtige Räder von $3\frac{1}{2}$ bis 4 Schuh Gefälle benötigt. Der zu überbauende Grund ist Lehmboden. Nur in der unmittelbaren Nähe von Linz befindet sich Granit.

Wir glauben durch vorstehende Nachweise dargethan zu haben, daß eine Westbahn von Linz an die bairische Grenze über Braunau geführt werden soll, wenn man sich in gerade Verbindung mit München setzen will, denn hier haben wir die öconomischen Vortheile des Baues bei einer Länge von 13 Meilen, über Salzburg aber die Hindernisse und 21 Meilen.

Salzburg ist übrigens hinsichtlich seiner Lage als Schlüssel von Tirol und Italien, sowie auch von Kärnthen und Obersteier wohl zu beachten. Der Transitozug der von dort her und dahin gesendeten Güter, nicht minder die Salz-Erzeugung in Hallein, verdient alle Berücksichtigung. Nun könnten wir aber Braunau mit Salzburg, welches hier nur $7\frac{1}{2}$ Meilen entfernt ist, verbinden, und hätten, selbst wenn man nicht den Inn und die Salzach verfolgen wollte, von Braunau über Mattighofen, Mauerkirchen, Friedberg, Straßwalchen nach Salzburg ein nicht ungünstiges Terrain; wir würden also auf dieser Richtung trotz dem Winkel bei Braunau fast noch kürzer fahren als auf der Hypothenuse, bei welcher die namhaften Ausweichungen und Krümmungen zu viel abfordern. Wenn dann zugleich die Linie von Braunau über Scheerding nach Passau verlängert würde, so wäre die ganze bairische Gränze garnirt und dadurch alle diplomatischen Verhandlungen mit diesem Königreiche beseitigt, da es dann der hohen k. k. Staatsverwaltung ganz gleichgiltig sein könnte, ob man sich in Salzburg, Burghausen, Braunau, Scheerding oder Passau anschließen wolle. —

Wir erlauben uns nun, da wir den politischen sowie den öconomischen Vortheil ins Licht gesetzt haben, auch die