

## 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



# Unterhaltung und Belehrung

## Die erste Eisenbahn — mit Pferdebetrieb — in Österreich.

(Mit Abbildung.)

Nachdem wir nunmehr seit über Jahresfrist in Oberösterreich die modernste Form des Eisenbahnbetriebes, nämlich mit elektrischer Kraft, auch für eine größere Strecke — Neumarkt-Kallham — Waizenkirchen — Peuerbach — in Anwendung gebracht sehen und die Elektrifizierung der Staatsbahnhstrecke Atnang — Fischl — Außsee als eine der ersten in Angriff genommen werden soll, ist es spez. für uns hochinteressant, darauf zurückzublicken, daß Oberösterreich die erste Eisenbahn auf dem europäischen Kontinente in der am 21. Juli 1832 eröffneten Pferdebahn Linz— Budweis besaß.

Die Triebfeder für dieselbe gab die große Menge von Frachtgütern, in erster Linie natürlich das Salz aus unserem Salzkammergut, welches von hier nach den nördlichen Ländern, spez. Böhmen, transportiert wurde. Zu diesem Zwecke war allerdings die längste Zeit u. zw. von König Ottokar II. von Böhmen angefangen, unter Karl IV. fortgesetzt und von Rudolf II., Ferdinand II., Leopold V. und Josef I. immer wieder aufgenommen, schließlich sogar von Wallenstein gefördert und von Maria Theresia mit einer Dotierung von 20 Mill. Gulden bedacht, eine Kanalverbindung in Aussicht genommen, für welche von verschiedenen Seiten, spez. auch von dem Linzer Walther Pläne, so spez. durch den Haselgraben nach Hohenfurt in Vorschlag gebracht wurden.

Diesem Gedanken verdankt auch der Fürst-Schwarzenberg-Kanal an der Wasserscheide (1788 bis 1790), der allerdings nur dem Holztransporte dient, seine Entstehung; von demselben Ingenieur stammt auch ein weiteres Projekt eines Schiffahrtskanals von Passau über Haslach nach Hohenfurt. Keiner dieser Pläne gelangte aber u. zw. hauptsächlich infolge Geldmangels, der kriegerischen Zeiten usw. wegen zur Ausführung, welches Schicksal jedenfalls auch den diesbezüglichen Kanalprojekten des letzten Jahrzehntes beschieden ist.