

## Einleitung.

Es ist eine unbestrittene Thatsache, dass Oesterreich von jeher, die Wichtigkeit der Land- und Wasserstrassen erkennend, in der Pflege dieser Lebensadern der Völkerwohlfahrt gegen keinen andern mit Kraft sich entwickelnden Staat zurückgeblieben ist. Als noch in vielen Ländern im vorigen Jahrhundert zwischen bedeutenden Orten nur die von der Natur gegebenen Strassen bestanden und auf ihnen ein mühsamer und unsicherer Verkehr sich regte, wurde in Oesterreich während der Regierung Carl VI. der Bau grösserer Handelsstrassen, die ihren wohlthätigen Einfluss auf den innern Verkehr nicht verläugnet haben, unternommen und mit einer grossen Thätigkeit betrieben. Die Strasse von Wien durch die innerösterreichischen Provinzen nach Triest so wie die Strasse zwischen Carlstadt und Fiume machten unter jenem Kaiser den Anfang eines Strassennetzes, an dessen weiterer Ausdehnung und Vervollkommnung Oesterreichs Herrscher seit jener Periode fortwährend gearbeitet haben; besonders aber entwickelte die österreichische Staatsverwaltung während der Jetztvergangenen dreissig Jahre in dieser Beziehung eine Thätigkeit und Aufopferung, die es allein möglich machte, dass schon gegenwärtig in allen österreichischen Provinzen, ausser Ungarn, alle für den innern und äussern Verkehr wichtigen Strassenzüge, und zwar grösstentheils mit bedeutenden und vortrefflichen Kunstbauten, hergestellt sind. — Wie nun die Vervollkommnung des Eisenbahnwesens durch die Anwendung der Dampfkraft zu dem Grade gelangt war, dass die Anlage eiserner Schienenstrassen von allgemeinem Interesse und lohnend werden konnte, da blieb auch Oesterreich nicht zurück seinen Völkern dieses mächtige Beförderungsmittel der Industrie und des Handels zu verleihen. Es entfaltete sich das Eisenbahnbauwesen in diesem Lande auf eine glänzende Weise und zeigte, was der kräftige Wille einer weisen Regierung zu schaffen vermag.

Schon im Jahre 1825 ertheilte Weiland Se. Majestät der Kaiser Franz I. einer Privatgesellschaft die Concession zum Bau der die Donau und Moldau verbindenden 17 Meilen langen Budweis-Linzer Bahn. Sie ist die erste auf dem Continent ausgeführte Eisenbahn und wurde im August 1832 eröffnet. Ihre beinahe 9 Meilen betragende Verlängerung bis Gmunden so wie die Anlage der  $\frac{1}{3}$  Meile langen Seitenbahn zur Donau bis Ziegelau wurden in den beiden Jahren vom Frühling 1834 bis dahin 1836 ausgeführt. — Gleichzeitig mit der Anlage der Budweis-Linzer Bahn, und zwar im Jahre 1828, begann durch eine Gesellschaft der Bau