

# Zeitschrift

des

## MUSEUM

### FRANCISCO ~ CAROLINUM.

Nro. 24.

Linz, Dienstag den 30. August

1842.

#### Donau-Dampfschiffahrt.

(Fortsetzung.)

#### II. Die Verbindungen der Donau.

Die Verbindungen der Donau sind von vierfacher Art, nämlich: natürliche Wasserstraßen, künstliche Wasserstraßen oder Canäle, gewöhnliche Landwege und Eisenbahnen.

Unter den natürlichen Wasserstraßen verstehen wir sowohl alle schiffbaren Flüsse, welche sich in die Donau münden, und deren Zahl sich gegen hundert beläuft, als auch das Becken der Donau, das schwarze Meer. Von ersteren wollen wir nur die wichtigeren mit ihren bedeutendsten Nebenflüssen aufzählen. Diese sind am rechten Donau-Ufer: der Lech, die Isar, der Inn mit der Salzach, die Traun, die Enns, die Leitha, die Raab, die Drau mit der Mur, die Save mit der Lai-bach, Gurk, Culpa, Unna, Bosna und Drina, die Morawa und der Isker; auf dem linken Ufer: die Altmühl, der Rab, der Regen, die March, die Waag, die Gran, die Theiß mit dem Szamos, Körös und Maros, die Czerna, der Syll, die Aluta, der Urdfisch, der Sereth und der Pruth.

Der künstlichen Wasserstraßen, mit welchen die Donau in Verbindung steht, gibt es nur wenige. Im Erzherzogthume Oesterreich besteht nur ein schiffbarer Canal, der acht Meilen lange Canal von Wiener-Neustadt bis Wien; durch die zahlreichen Schleusen wird jedoch die Verfrachtung auf demselben äußerst langwierig, auch hat er durch die Einführung des Waaren-Transportes auf der Wien-Raaber Eisenbahn seine Bedeutung fast ganz verloren. Wichtiger ist der Franzens- (bayer) Canal in Ungarn zwischen der Donau und der Theiß (von 1793 bis 1801 erbaut, 14  $\frac{1}{2}$  Meilen lang, mit 5 Schleusen, bei einem Gefälle von 5 Fuß), welcher nach v. Czaplowsics vom Jahre 1802 bis 1818 jährlich im

Durchschnitte über 1,100,000 Centner Fracht führte, und in diesen sechzehn Jahren von 10,723 befrachteten und 4937 leeren Schiffen passirt wurde. Dieser Canal verkürzt die Schiffahrt aus der Donau in die Theiß um 47 Meilen, ist aber nicht gut und dauerhaft angelegt, und gegenwärtig dem Versalle nahe. Die übrigen Canäle Ungarns, wie z. B. der Vega-, Verzava-, Allibunaer-, Sarviz- und Birda-Canal sind meist nur Austrocknungs-Canäle. — Ein Canal von der größten Wichtigkeit ist aber gegenwärtig in Baiern seit 1836 im Baue begriffen, der Ludwigs-Canal, welcher den Main (und durch diesen den Rhein) mittelst der Regnitz und der Altmühl mit der Donau verbinden, und — mit Einschluß der fünf Meilen lang schiffbar zu machenden Altmühl — eine Länge von 23  $\frac{1}{2}$  Meilen haben wird. Der Bau ist bereits so weit vorgeschritten, daß seine Eröffnung im Laufe des künftigen Jahres zu erwarten steht, wo dann auch der Canal de Monsieur\*), der Canal de Bourgogne\*\*)

\*) Der Canal de Monsieur dient zur Verbindung der Saône mit dem Rheine durch den Doubs, und zwar so, daß er die Saône mit dem Doubs unterhalb Dôle verbindet (welcher Theil bereits unter Napoleon ausgeführt und 1806 eröffnet wurde), dann den Doubs zur Schiffahrt gebraucht bis Bougeaumont, hier aber in eine neue Canal-Verbindung über Rümpelgard, Mühlhausen, Neu-Breisach, Grafenstadt bis in den Ill, einen Nebenfluß des Rheins, geht, welche unter Ludwig XVIII. seit 1820 ausgeführt worden ist. Dazu kommt eine directe Verbindung zwischen Mühlhausen, Basel und Bünzingen zur Erleichterung des Handelsverkehrs zwischen Frankreich und der Schweiz, welche unter Carl X. begonnen, und erst unter der gegenwärtigen Regierung (1833) für die Schiffahrt eröffnet wurde. Alle drei Canal-Linien zusammen haben eine Länge von 321,277 Metres (42,65 Meilen.)

\*\*) Der Canal de Bourgogne, als Verbindung der Yonne und Soône, und dadurch der Seine mit der Rhone, fängt zu Roche an der Yonne an, und endet zu S. Jean de Loâne an der Saône, nach einem Laufe von 241,169 Metres (52 Meilen, wovon eine halbe Meile durch eine unterirdische Gallerie geführt ist). Dieser Ca-

und der Canal de Charollais \*) in Frankreich für die Donau eine — wenn gleich nur mittelbare — mercantile Bedeutung gewinnen werden.

Die Menge der mit der Donau in Verbindung stehenden gewöhnlichen Landwege mit ihren Ausäutungen zu verzeichnen, wäre eine eben so unstatthafte als überflüssige Arbeit, unstatthafte, weil der Raum dieses Blattes nicht erlaubt, all die Chaussées, Land- und Commerzial-Strassen aufzuzählen, welche an der Donau oder ihren Verzweigungen den Ausgangs- oder Uebergangspunct haben, und überflüssig, weil die wichtigsten darunter so allgemein bekannt sind, daß wir uns einer Anführung derselben füglich überheben zu dürfen glauben.

Unter den Eisenbahnen, welche mit der Donau in unmittelbarer Verbindung stehen, liegen uns die beiden Pferde-Eisenbahnen von Linz nach Budweis \*\*), und von Linz nach Gmunden \*\*\*) am nächsten. Wird auf dieser der Ueberfluß des Salzkammergutes an Salz verfrachtet, und behauptet sie vor jener den Vortheil einer größeren Personen-Frequenz, und gegenwärtig

auch den eines größeren Waaren-Transportes; so ist dagegen jene in so ferne wichtig, als sie das eiserne Band ist, welches die Donau mittelst der Moldau schwerlich an die — einer schönen Zukunft entgegensehende — Elbe knüpft, und das Mittel, worauf uns und den unteren Donaugegenden aus Böhmens unerschöpflichen Steinkohlenlagern und aus dem Böhmerwalde große Brennmaterial-Vorräthe zugeführt werden.

Stromabwärts sehen wir die Kaiser-Ferdinand's-Nordbahn von Wien's Mauern aus, Mähren's voll- und segenreiche Gefilde durchziehen, und ihre Seitenarme nach Stockerau, Brünn und Olmütz ausstrecken; südwärts die vielbefahrene Wien-Raaber-Bahn mit Doppelgleisen die Linien der Residenzstadt vorläufig mit Baden, Neustadt, Neunkirchen und Gloggnitz verbinden.

In Ungarn ist Preßburg durch eine Pferde-Eisenbahn mit Pösting in Verbindung gesetzt, welche Bahn bis Tyrnau verlängert wird.

Jede Verlängerung von Eisenbahnlinien, mit welchen die Donau in Verbindung steht, und jede Anlage von neuen Bahnen, welche mit jenen in Verbindung gebracht werden (diese mag eine unmittelbare oder eine vermittelte seyn), muß auf den Donau-Verkehr einen wesentlichen Einfluß üben; denn so wie ein Bach an Größe desto mehr zunimmt, je mehr, und je stärkere Zuflüsse er hat, und endlich zum Flusse und Strome wird; eben so wird auch eine Handelsstraße in eben dem Maße an Bedeutenheit zunehmen, als die Zahl der in dieselbe sich einmündenden Handelswege wächst, und der Verkehr von Individuen wird zum Völkerverkehre. In unseren Tagen nun, wo alle Kräfte sich vereinen, um eine leichte und schnelle Communication durch ganz Mittel-Europa in das Leben zu rufen, wo nach Nord und Süd, nach Ost und West die Eisenbahnlinien immer mehr an Ausdehnung gewinnen, können wir mit Grund behaupten, daß für den Donau-Handel eine neue, blühende Periode eintreten muß. Man darf nur einen Blick auf jene Eisenbahnen werfen, welche theils schon vollendet sind, und nur noch eine Verbindung mit der Donau (sey es durch Verlängerung oder durch Anlegung von Zwischenbahnen, oder endlich durch Wasserverbindungen) gewärtigen, theils in der Anlage begriffen sind, theils endlich im Projekte vorliegen, und nächstens zur Ausführung gelangen dürfen; so wird sich einem die ganze künftige Wichtigkeit des Handels und Verkehrs auf der Donau vergegenwärtigen.

Es würde zu weit führen, die Wichtigkeit der einzelnen Bahnlilien einer näheren Würdigung zu unterziehen, und es genügt auch zu unserem Zwecke, sie nur

nat gehört zu den wichtigsten Wasser-Verbindungen Frankreich's, da er drei Hauptpunkte der französischen Industrie und seiner physischen Cultur, Paris, Lyon und Straßburg verbindet. Er wurde bereits unter Napoleon entworfen, unter den beiden darauf folgenden Regierungen ausgeführt, aber erst im Jahre 1835 für die Schifffahrt eröffnet.

\*) Der Canal de Charollais oder der des Centrum's, als Verbindung der Loire mit der Saône, von Digoin bis Chalon, unter der Regierung Ludwig's XVI. ausgeführt, und 1791 eröffnet, ist 116,812 Metres (29.25 Lieues oder über 15.5 Meilen) lang.

\*\*) Die Pferde-Eisenbahn von Linz nach Budweis wurde zur Verbindung der Donau und Elbe (durch die Moldau) gebaut. Die Strecke von Budweis bis Leopoldschlag (3 1/5 Meilen) wurde unter der Leitung des leider zu früh gestorbenen Franz Ritter v. Gerstner im Jahre 1826 in Angriff genommen, und im April 1829 eröffnet. Die weitere Strecke von Leopoldschlag bis Leit (3 1/3 Meilen) ließ die k. k. priv. erste Eisenbahn-Gesellschaft durch ihren Direktor Ritter v. Wittis und ihre Ingenieure bauen. Der Bau der (5 1/2 Meilen langen) Strecke von Leit bis Linz endlich wurde unter der Leitung des rühmlich bekannten Ingenieurs M. Schönerer vollführt. Die Bahn besteht aus schmiedeeisernen Flachschienen (plate-rails) von 1 3/4 bis 2 Zoll Breite und 1/3 Zoll Dicke, die auf einer Holzunterlage ruhen. Die ganze Länge der Bahn von den Salzmagazinen in Budweis bis zum Hauptollant in Linz beträgt 17 Meilen, und der Bau soll 1,600,000 fl. C. M. gekostet haben. Transport-Gegenstände sind: Salz, Holz, Steinkohlen, Kaufmanns- und andere Güter, dann Personen.

\*\*\*) Die (9 2/7 Meilen lange) Bahn von Linz nach Gmunden ist für den Betrieb mit Pferden eingerichtet, so wie die Eisenbahn von Linz nach Budweis, mit welcher sie in direkter Verbindung steht, konstruirt, und wurde für den Transport von Salz, Kaufmannsgütern, Holz und Personen im Monate Mai 1836 eröffnet. Die Baukosten dieser Bahn werden mit 650,000 fl. C. M. an gegeben.

in Kürze zu berühren, und dann in ihrer Totalität aufzufassen.

Zu den bereits vollendeten Bahnen, deren innigere Verbindung mit der Donau demnächst zu erwarten steht, gehören:

- 1) Die sächsische Bahn, von Dresden nach Leipzig und zur preussischen Gränze;
  - 2) die Magdeburg-Leipziger Bahn, von Magdeburg über Köthen bis zur sächsischen Gränze, wo sie sich an die sächsische Bahn anschließt;
  - 3) die Berlin-Anhalt'sche Bahn, von Berlin über Wittenberg und Dessau nach Köthen, wo sie sich in die Magdeburg-Leipziger Bahn einmündet;
  - 4) die Berlin-Potsdamer Bahn;
  - 5) die Prag-Pilsner Pferdebahn (nur bis Lana vollendet);
  - 6) die München-Augsburger Bahn;
  - 7) die Nürnberg-Fürther Bahn;
  - 8) die Taunus-Bahn, von Frankfurt a. M. über Mainz (Castel) nach Wiesbaden;
  - 9) die Bahn von Mannheim nach Heidelberg;
  - 10) die rheinische Bahn, von Cöln über Düren und Aachen bis zur belgischen Gränze;
  - 11) die Düsseldorf-Elberfelder Bahn;
  - 12) die Braunschweig-Harzburger Bahn, über Wolfenbüttel und Wienenburg, mit der Flügelbahn von Wienenburg nach Goslar;
  - 13) die Bahn von Straßburg nach Basel (S. Louis), am linken Rhein-Ufer;
  - 14) die Bahn von Mailand nach Monza, und
  - 15) die Hamburg-Bergedorfer Bahn.
- Im Baue begriffen sind:
- 16) Die Bahn von Berlin nach Stettin, seit 30. Juli d. J. bis Neustadt-Eberswalde eröffnet;
  - 17) die Bahn von Berlin über Fürstenwalde nach Frankfurt a. d. O.;
  - 18) die oberschlesische Bahn, welche bei Breslau anfängt, und über Ohlau, Brieg und Oppeln durch das Oderthal nach Ratibor und Troppau geführt wird, um sich an die Kaiser-Ferdinand's-Nordbahn mittelst einer Zwischenbahn anzuschließen. Die Strecke von Breslau bis Ohlau wird seit dem 22. Mai d. J. befahren;
  - 19) die Bahn von Breslau nach Schweidnitz und Freiburg;
  - 20) die sächsisch-baier'sche Bahn, von Leipzig über Altenburg, Hof und Lichtenfels nach Bamberg, mit einer Zweigbahn von Werden nach Zwickau;
  - 21) die Bahn von Augsburg nach Nürnberg.

(Fortsetzung folgt)

### Vaterländische Poesie.

Seit dem Laufe dieses Jahres erscheint im Verlage der Buchhandlung Carl Ueberreuter in Wien »das österreichische Odeon,« ein Jahrbuch für Poesie, herausgegeben von Carlo pago.

Zimmer voller und schöner entfaltet die österreichische Dichtkunst ihre Blüthe, und immer freundlicher für uns wird von Seite des Auslandes die Anerkennung, daß Oesterreich von je die Heimat des Gesanges war, und der österreichische Dichtergarten in der gegenwärtigen Literatur-Epoche Deutschlands einer der umfangreichsten und duftendsten sey. — So war es auch der neuesten Zeit erst vorbehalten, uns das späte, nichts desto weniger aber hochbegeisterte Bewußtseyn zu geben, daß schon in der glorreichen Zeit der Babenberger der ruhmvollste Sänger aus unserm Volke hervorging; und wie wir den größten epischen Dichter der Deutschen, Heinrich von Ofterdingen, kaum mehr bestreitbar, den Unseren nennen dürfen: so hat sich auch die österreichische Dichterschule der Gegenwart siegreich ihre Bahn gebrochen. Die vielen poetischen Sammlungen Einzelner, die jährlichen Almanache, die verschiedenen Album-Unternehmungen, dergleichen ein Paar Jahrgänge eines österreichischen Museal-Almanach's beweisen dieß zur Genüge. Wenn auch die Versuche der Letzteren entweder nicht würdig genug auftraten, oder nur in minderem Grade des Beifalls der Kritik sich zu erfreuen hatten, so lagen hier Verhältnisse anderer Art, welche mißgünstig einwirkten, zu Grunde. Das Vorausgegangene beachtend, und zugleich die erleichterte Anschaffung im Auge, war es ein glücklicher Gedanke Carlo pago's, den Museal-Almanach für Oesterreich in anderer Form, nämlich in fortlaufenden Hefen, von denen jedesmal eine gewisse Anzahl einen Jahrgang bilden wird, muthig fortzusetzen, wobei es ehrend anerkannt werden muß, daß er zum Führer eines solchen Vereines auch berufen ist. — Der pseudonyme Herausgeber (Carl Ziegler, geboren zu St. Martin im Innkreise, im Jahre 1812) gehört zu den talentvollsten unter den jüngeren lyrischen Dichtern Oesterreich's, und sowohl seine Geburt als sein rühmliches Streben verpflichten uns zu warmer Theilnahme, die wir in diesem Blatte um so freundlicher aussprechen zu müssen glauben, als unter den bisher beigetretenen Mitarbeitern noch mehrere Söhne unserer Provinz erscheinen. Die Namen: Franz Stelzhamer, Johann Otto Prechtler, Johann Paul Kaltenböck, Jos. Anton Moshamer und Ferdinand Sauter haben sich bereits Geltung verschafft, und der Unterzeichnete rechnet es sich zur Ehre, diesem poetischen Kreise von ob der ennsischen Landesgenossen nun ebenfalls

sich angereicht zu sehen. Die Zierde unsers heimatlichen Parnasses, Mathias Leopold Schleifer, fehlte bisher; doch wird dem Vernehmen nach, das nächste Heft einen Beitrag von dem edlen Dichtergreife liefern.

Bis jetzt sind fünf Hefte erschienen, die uns bei der strengen Auswahl, mit welcher der kenntnißreiche Herausgeber zu Werke geht, hoffen lassen, daß er in seinem Odeon eine edle österreichische Musenhalle eröffnet habe, worin alljährlich neue Kränze geistiger Blüten zur Ehre des Vaterlandes aufgehängt werden. — Es ist übrigens nicht die Absicht dieser Zeilen, die einzelnen Beiträge kritisch zu besprechen, — da dieß in allen Wiener-Journalen bereits geschehen — sondern das Unternehmen allen Gebildeten und Freunden des Schönen in meiner edlen Heimat- Provinz zu empfehlen.

Besonders erfreulich erscheinen uns die Erstlingsgaben von neuen, jungen Dichtern, unter denen uns gleichfalls wieder ein bekannter Name: Otto Freiherr von Hingenau begegnet. — Die bedeutendsten Vertreter unserer schönen Literatur, an der Spitze der herrliche Grillparzer, schmücken das Odeon mit Beiträgen; nur vermissen wir in den bisherigen Heften mit Bedauern die Coryphäen: Nicolaus Lenau, Anastius Grün und Jedlig. Von dem thätigen Herausgeber steht übrigens zu erwarten, daß es ihm, ausharrend in seinem schönen Streben, gelingen werde, nach und nach alle Namen zu vereinigen, welche wir mit Stolz und Liebe die Unsrigen nennen. —

Wien, im August 1842.

K. N. Kaltenbrunner.

### Vermehrung der Sammlungen.

(Schluß.)

I. Druckwerke. 9) Skizze der geognostischen Verhältnisse der nächsten Umgegend Aschaffenburgs, entworfen von Martin Balduin Kittel, Dr. der Philosophie und Medizin etc., Aschaffenburg 1840; wurde angekauft. 10) Der vom Vereine gehaltenen Zeitschrift: »die mineralogischen Jahreshefte,« von Dr. Ernst Friedrich Glöcker, 6. und 7. Heft. 11) Göthe's Werke in 16 Bändchen; Widmung von P. T. Herrn Peter Grafen von Goos, k. k. Regierungs-Concipisten.

II. Manuscripte. Ein Band Profeszetteln der geistlichen Herren vom Stifte Mondsee, vom 15. Jahrhundert bis zur Aufhebung des Stiftes, mit der Abschrift des Catalogus Religiosorum in antiquissimo Monasterio Mondseensi; von Sr. Hochwürden Herrn Johannes Gatterbauer, Pfarrprovisor daselbst.

III. Charten. Charte vom Salzkammergut, 2tes Blatt; von dem Herausgeber derselben Herrn Alois Souvent, k. k. Mappen-Archivar des Katasters.

### B. G e s c h i c h t e.

I. Urkunden. 1) Sechs Original-Urkunden und ein Diplom des Doctor Theologiae Herrn Raphael Kleinsorg zu Mondsee vom Jahre 1770; vom hochwürdigem Herrn Johannes Gatterbauer, Pfarrprovisor in Mondsee. 2) 88 Abschriften von Urkunden aus dem Archive des löbl. Stiftes Lambach, collationirt von Sr. Hochwürden Herrn Jodok Stütz, regul. Chorherrn und Archivar zu St. Florian.

II. Numismatik. 1) Acht Stück verschiedener Brakteaten; vom Herrn Wildner, Verwalter in Trosendorf. 2) Ein Silberstück (Mantuaner Lyra); vom Herrn Fr. X. Höß, ständischen Ingrossisten. 3) Eine Silbermünze (Sigmund III., König von Pohlen); vom Herrn Anton Ritter v. Schott, ständischen Kanzlisten. 4) Eine silberne Krönungsmünze (der Maria Ludovica, Gemalin Leopold's II.) vom Jahre 1791; vom hochwürdigem Herrn Professor Pritz, regul. Chorherrn von St. Florian. 5) Eine silberne Krönungsmünze (der Anna Carolina mit dem Herzoge von Lothringen); vom Herrn Engelbert Pachmayer, k. k. Kanzlisten des Stadt- und Landesrechtes in Linz.

### C. Kunst und Alterthum.

I. Malerei. Ein Bild, die Musikbände des bestandenen Linzer-Bürgerchors vorstellend, sämtlich Porträte der im Jahre 1796 dabei Theilhabenden; verfertigt von dem Geber desselben, Herrn Feilshauer, Bürger von Linz.

II. Zeichnungen. Abbildung eines am Wienerberge zu Enns in rothen Marmor gehauenen Bildnisses, desgleichen eine des im Held'schen Bräuhaus zu Enns eingemauerten Denksteines; beide Widmungen von P. T. Herrn k. k. Regierungsrathe Grafen von Barth, Barthenheim.

III. Holzarbeit. Zwei, jede aus einem Stücke gedrehte Schneckeln, Kunstarbeit des Herrn Gebers Thomas Hößlinger, Messners und Kirchenverrechners zu Kirchenthal im Salzbürgischen.

IV. Waffen. Eine alte Lanze; gewidmet vom Herrn Landhaus-Inspector Höß.

### D. Naturgeschichte.

Mineralogie. Eine bedeutende Anzahl verschiedener Mineralien; vom Herrn Joseph Russegger, k. k. Berggrathe in Wien.

Linz, den 31. Juli 1842.

Carl Ehrlich, M. Ph.,  
Custos.