Millionen Zentner Steinkohlen und 17 Millionen Zentner Roheisen erzeugt, etwas genauer, und die nähern Motive, warum in England mit massiven Rails gebaut wird, dagegen aber in Österreich auf Holz gebauet werden soll, werden von selbst hervortreten.

Eben so haben sehr gründliche Calculationen, welche alle in den zu durchziehenden Provinzen Statt findenden Verhältnisse recht genau berücksichtigten, endlich auf die Anwendung der Dampfwägen hingewiesen.

Wenn es auch hier nicht der Ort ist, Bilanze aufzuführen, so ist es doch klar, daß gerade, weil die Bahn eine so bedeutende Länge hat, durch eine vermehrte Geschwindigkeit, welche man durch Pferde-Transport nicht erzielen kann, für Geschäfts- und sonstige Reisende ein factischer Gewinn erwachse. Zugleich sind auf dieser Route einige, und fast die wichtigsten Transport-Artikel, namentlich der des Horn- und Borstenviehes, von der Art, daß sie den möglich schnellsten Transport in mehrfacher Beziehung nothwendig machen; endlich ist es bei einer so ausgedehnten Route von der größten Wichtigkeit, alles möglichst zu vermeiden, was den Dienst, die Verwaltung und Controlle zu verwickeln oder zu erschweren geeignet wäre.

Die sich so rasch verbreitende Anwendung von Dampfmaschinen, Dampfschiffen, Dampfwagen und Eisenbahnen hat wohl bereits alle Zweifel gegen die Sicherheit des letzterwähnten Transportmittels längst verscheucht, und ämtliche, unter der strengsten Controlle der erbittertsten Gegner in England zusammengestellte statistische Vergleiche haben dargethan, daß auf der Route zwischen Liverpool und Manchester bei dem bisherigen Transporte von fast vier Millionen Menschen nur drei Unglücksfälle vorfielen, welche letztere von ganz unvorhergesehenem und unabwendbaren Selbstverschulden der Verunglückten veranlaßt wurden. Welche bis jetzt gebräuchlichen Fuhrwerke auf unsern gewöhnlichen Straßen können sich bei ihrer Anwendung in dieser Beziehung mit obiger Eisenbahn in Vergleich stellen!

Um sonach die möglichste größte Beruhigung in dieser Beziehung herzustellen, sollen zu dem ersten Anfange, und als künftige Muster für inländische Fabrikation die besterprobten englischen und belgischen Maschinen und Wägen vorerst auf die vorliegende Bahn gebracht, und eben so bei der Ausführung des Bahnbaues sowohl in- als ausländische Ingenieure von anerkanntem Rufe und Erfahrung in diesem Fache verwendet werden.

B. Baukosten und Transport-Quantitäten.

Es dürfte in dieser Beziehung zur praktischen Vergleichung und thatsächlichen Beurtheilung nicht unzweckmäßig seyn, vor der nähern Auseinandersetzung der finanziellen Verhältnisse, auf dem hier besprochenen Bahnzuge eine vergleichende Tabelle der wesentlichsten Verhältnisse, die sich auf einigen der längern, bereits mittelst Dampf in Thätigkeit befindlichen Eisenbahnen, durch die Erfahrung herausgestellt haben, vorhergehen zu lassen.

Hauptverhältnisse
einiger bereits thätigen Eisenbahnen.

Land.	Benennung der Bahn.	Länge in deutsch. Meilen.	Bahn.		Kraft.	Baukosten in fl.		Transport	
			Lager.	Geleise.		die deutsche Meile.	im Ganzen.	in Zentner.	Reisende
England.	Stokton und Darlington.	9	Stein.	Doppelt und einfach.	Dampf und Pferde.	277,777	2,500,000	1,900,000	20,000
	Manchester und Liverpool.	$6^2/_3$	Stein und Holz.	Doppelt	Dampf.	1,700,000	11,331,600	3,000,000	500,000
Frankreich.	St. Etienne. Lyon.	$8^1/_2$	Stein.	Doppelt	Dampf.	522,700	4,528,000	5,040,000	
	Andrezieux bis Roanne.	12	Stein.	Doppelt	Dampf.	330,665	3,968,000	3,000,000	
Belgien.	Brüssel. Mecheln.	3	Holz und Stein.	Einfach.	Dampf.	177,789	533,300		600,000
Baiern.	Fürth. Nürnberg.	1	Stein.	Einfach.	Dampf und Pferde.	150,000	150,000	120,000	216,000

Aus dieser Tabelle ergeben sich nun die Fundations-Capitale sammt Fundus instructus pr. deutsche Meile durchschnittlich:

a. in England	mit	fl.	988,888,
b. » Frankreich	»	»	431,682,
c. » Belgien	»	»	177,000,
d. » Deutschland	»	»	150,000,

wobei wir bemerken, daß die Liverpooler Bahn die unverhältnißmäßig theuerste ist, zum Theil wegen der vorgekommenen hohen Grundeinlösungen, welche auf $6^2/_3$ deutsche Meilen allein 1,300,000 fl. absorbirten, theils wegen eingetretener häufiger Oppositionen, welche die Erwirkung der Parlaments-Acte allein auf 300,000 fl. hinauftrieben, theils wegen der Gewältigung vieler und außerordentlicher Hindernisse, welche eben so viele als kostspielige Mißgriffe und theure Erfahrungen hervorriefen. Aus dem Durchschnitte von zehn andern englischen Bahnanlagen ergibt sich indessen ein mittlerer Betrag von 232,170 fl. pr. deutsche Meile für diese Rubrik. Bei der Brüßler Bahn hingegen kommt zu berücksichtigen, daß der bedeutende Aufwand für Gebäude, Maschinen und Bau-Administration für eine später auszuführende viel größere Strecke als die bezeichneten drei Meilen Statt gefunden habe.

Bei der nunmehr der Vollendung ganz nahen Gmundner in Österreich auf Pferdetransport construirten Holzbahn kostet die deutsche Meile circa 70,000 fl.

Was dagegen die Anlagekosten der Wiener-Bochnia-Eisenbahn betrifft, so sind die mit aller Sorgfalt abgefaßten, auf verläßige Erhebungen über Grund — Holz — Eisen-Baumateriale und Arbeitspreise basirten Präliminarien noch vorsichtsweise mit einem sehr bedeutenden Aufschlage erhöhet, und aus diesen höchst vorsichtigen erhöhten Sätzen die zuversichtliche Aussicht und Hoffnung erlangt worden, daß jedenfalls die Fundationskosten sammt Verzugszinsen während der Bauzeit die Summe von 200,000 fl. pr. deutsche Meile, die ganze Bahn ohne die Seitenbahnen also 12,000,000 fl. nicht überschreiten dürften.

Da nun die Terrain-Verhältnisse der Wiener-Bochnia-Bahn-Trace fast die nämlichen sind, wie jene der Brüßler-Mecheln-Bahn — da bei letzterer die Anlagekosten einer deutschen Meile nur auf 177,789 fl. steigen — so erscheint es sicherlich als völlig genügend, wenn für erstere 200,000 fl. als Anlagskosten-Betrag präliminirt wird, und dieses um so mehr, da die Geldbeträge der Grundeinlösung, der Hand- und Zugarbeiten, des Holz-, Baustein- und Ziegelankaufes sich fast bei jeder Eisenbahn-Anlage im österreichischen Staate viel tiefer stellen werden, als dieses in Belgien der Fall seyn kann.

Die dießfällig systematisch geordneten und gehörig docirten Detail-Überschläge sind dem provisorischen Comité vorgelegt worden.

Ausweis

einiger der bedeutenderen Frachtgegenstände, von denen es ämtlich oder durch controllirte Erhebungen nachgewiesen werden konnte, daß selbe nach einem größern Durchschnitte jährlich auf nachstehende Entfernungen in nachbenanntem Gewichte verführt worden.

Benennung der Gegenstände und Angabe der Transports-Distanz.			Auf die ganze Bahnlänge reducirt, gibt Wiener Zentner.
1. Salz. Nach dem Ausweise der Salinen-Direction von Wieliczka und Bochnia:			
Für Galizien	Zentner	100,000	
Für das Königreich Polen nach Niepolomice	»	290,762	
» » » » » Podgorcze .	»	224,738	
» » » » » Sieroslavice	»	115,600	
Für das Königreich Preußen nach Dwory . .	»	56,000	
» » » Ungarn » Wadowice .	»	96,000	
Nach Mähren, Schlesien und Österreich . .	»	226,400	
	Zentner .	1,038,500	173,083
2. Guß- und Stabeisen, dann Stahl sammt den daraus erzeugten Waaren, von den mährischen, schlesischen, niederungarischen, steierischen und österreichischen Werken nach verschiedenen Ausweisen und Belegen wenigstens			80,000
3. Nach ämtlichen Ausweisen: Hanna-Getreide, über Lundenburg nach Wien 280,000 Zentner circa 15 Meilen			70,000 [1]
4. Heu, ungarisches und mährisches, nach ämtlichen Angaben	Zentner	1,000,000	
Hievon ein Minimum angesetzt von			60,000
	Fürtrag .		383,083

[1]) Hiebei ist jedoch nicht angeschlagen der sehr wichtige Getreideverkehr des Weißkirchner, Olmützer, Prerauer, Kremsirer und ungarisch Hradischer Getreidemarktes, eben so wenig jener zwischen Galizien, Schlesien und Mähren

Benennung der Gegenstände und Angabe der Transports-Distanz.		Auf die ganze Bahnlänge reducirt, gibt Wiener Zentner.
Übertrag .		383,083
5. Brenn-, Bau-, Werk- und Nutzholz, nach ämtlichen Angaben 720,000 Zentner, ein Minimum angenommen von		144,000 [1])
6. Mastochsen, nach dem Ausweise der Untersuchungs-Commission in Bielitz 80,000 St. à 6 Ztr.	480,000	
Nach Ausweis der Gränzzollämter aus Ungarn 6000 St. à 6 Ztr.	36,000	
	516,000	
Durchschnittlich auf 42 Meilen zu verführen, gibt circa		361,200 [2])
7. Schweine. Nach Ausweis des mährisch Ostrauer Mauthamtes	Zentner 60,525	
Nach Ausweis der ungarischen Gränz-Zollämter .	» 4,000	
	Zentner . 64,525	
Durchschnittlich auf beiläufig 40 Meilen, macht		43,000 [3])
8. Tabak. Nach Ausweis der k. k. Tabak-Fabriken-Direction von und nach Polen, Mähren und Österreich . .	Zentner 10,980	
Nach Ausweis der Tabakfabrik zu Göding, von Göding nach Mähren und Schlesien . . .	» 30,000	
	Zentner . 40,980	
Auf 30 und 12 Meilen zu führen, macht		10,000
Fürtrag .		941,283

[1]) Dieser Verkehr dürfte durch den Transport des verschiedenartigsten Holzes aus den Querwäldern der March, dann aus jenen der Umgegend von Prerau, Leipnik, des Oderthales, des Teschner Kreises u. s. w. höchst wichtig werden.

[2]) Nach dem zehnjährigen Durchschnitte des Olmützer Ochsenmarktes betrug vor dem concessionirten Seitenabtriebe der durchschnittliche jährliche Ochsenauftrieb daselbst circa 96,000 Stücke, was à 6 Ztr. gibt 576,000 Zentner.

[3]) Hiebei ist jedoch nicht begriffen der Schweintrieb, welcher über Friedek und andere Übergangspunkte der Ostrawitza Statt hat.

Benennung der Gegenstände und Angabe der Transports-Distanz.	Auf die ganze Bahnlänge reducirt, gibt Wiener Zentner.
Übertrag .	941,283
9. Merkantil-Artikel. Laut Ausweis des Podgorzer Zollamtes, dann des Hradischer Kreisamtes gegen Wien . Zentner 298,734	
Auf 30 und 12 Meilen	82,960
10. Merkantil-Artikel. Laut Ausweis des Wiener Magistrats durch die Güterbeförderer gegen Mähren, Schlesien und Galizien Zentner 177,742	
Auf 40 Meilen	118,500
Summa .	1,142,743

Dieses Frachtquantum auf einen sehr geringen, alle Concurrenz ausschließenden Frachttarif basirt, und mit Hinzurechnung von nur 40,000 Passagieren jährlich in beiden Richtungen, läßt allein schon für das vorliegende Eisenbahn-Unternehmen ein günstiges Resultat hoffen, ungeachtet in obigem Fracht-Tableau nur einige wenige Haupttransport-Artikel nachgewiesen und dabei völlig unberücksichtigt geblieben sind:

a) die große Quantität der unzähligen Gegenstände des Zwischenverkehres zwischen Galizien, Schlesien und Mähren — zwischen Mähren und Schlesien — zwischen Schlesien, Mähren und Österreich;

b) insbesondere der große Verkehr in längern und kürzern Distanzen, welcher zwischen Wien, Brünn, Prosnitz, Olmütz, Leipnick, Weißkirchen, Neutitschein, Troppau, Teschen, Bielitz, Wadowice, Wieliczka, Bochnia u. s. w. auf den dermaligen Chausséen Statt findet, und die obigen Mauthämter von Podgorze, Göding und Anger nicht berührt, also in obigem Frachtausweise, mit Ausnahme der wenigen bezeichneten Artikel, auch gar nicht einbezogen erscheint;

c) endlich ist des Personen-Transportes auf dieser langen und volkreichen Strecke nur in obigem geringen Ziffer erwähnt.

Wer die bisherigen Erfahrungen fast aller englischen, nordamerikanischen, französischen und belgischen Eisenbahnen näher betrachtet, wird finden, daß die Verfrachtungs-Ergebnisse fast ohne Ausnahme alle Voranschläge übertroffen haben, — daß sich meistens ganz unvorhergesehene Frachtgegenstände eingefunden haben, und andere zu ganz überraschenden Quantitäten angewachsen sind. Vor Allem aber hat der Personen-Verkehr in den meisten Fällen alle Voraussicht bei weitem überboten. —

Wenden wir diese Erfahrungen auf das vorliegende Eisenbahn-Unternehmen an, welches ein eben so sicheres als schnelles und wohlfeiles Communications-Mittel darbieten soll, so erscheint

die Voraussicht wohl ganz begründet, daß sich den oben bezeichneten wenigen Artikeln namhafte Quantitäten von Unschlitt, Kerzen, Seife, Leder, Pelzwerk, Häuten, Borsten, Schafwolle, Horn, Klauen, Wachs, Honig, Branntwein, Weingeist, Bier, Wein, Weinmost, Essig [1]), Schafen, Lämmern, Ziegen, Hammeln, Spanferkeln, Kälbern [2]), Haus- und Wildgeflügel, Wildbret, Trockenfleisch, Fischen, Milch, Käse, Speck, Schmalz, Butter, Körner-, Hülsen- und Knollenfrüchten aller Art, Sämereien, Mahlproducten (als Mehl, Gries, Graupen, Grütze, Schrott und Kleien), Stärke, Brot, Garten-Erzeugnisse aller Art [3]), frischem und gedörrtem Obste [4]), Hanf-, Lein- und Rübsamenöl, Eiern, Kienholz, Bretterwerk, Latten, Schindeln, Fournierhölzer [5]), Holzkohlen, Ziegeln, Bausteinen, Quadern, Marmor, Dachschiefer [6]), gebranntem Kalke [7]), Gypse [8]), Kupfer, Messing, Zink, Blei ꝛc.

---

[1]) Die Abtheilung der bezeichneten Getränke und Flüssigkeiten beträgt schon dermalen ein sehr großes Frachtquantum, und es läßt sich leicht voraussehen, daß der Abzug des Weines von der Donau nach Galizien und den benachbarten Ländern sehr zunehmen müsse, wenn für den Eimer nur ein Frachtlohn von 1 fl. Conv. Münze auf die Distanz von 60 deutschen Meilen festgestellt wird.

[2]) Zu dem beiläufigen Betrage von 300,000 Stücken der jährlichen Consumtion Wiens an obigen kleinern Schlachtthieren hat bisher Schlesien und Galizien keine Zulieferung gemacht.

[3]) Es ist fast als gewiß vorauszusehen, daß sich in den üppigen Thalgründen des March-, Thaya-, Hanna- und Petschflusses eine ausgedehnte Garten-Cultur, so wie zwischen Liverpool und Manchester, als Folge der Eisenbahn einfinden werde. Schon dermalen ist der Spargel, Salat, Kohl, das Kraut, die Rüben ꝛc. dieser gesegneten Gegenden als vorzüglich gut bekannt.

[4]) Die eben so ausgedehnte als veredelte Obst-Cultur, besonders des Brünner und Hradischer Kreises, veranlaßt schon jetzt bedeutende Handelsgeschäfte, selbst bis nach Breslau hin.

[5]) Wenn man den dießfälligen theilweisen Überfluß und Mangel dem Bahnzug entlang bedenkt, so erscheint die Voraussicht fast als gewiß, daß der Transport des Bau-, Nutz- und Werkholzes mannigfaltigster Art eine große Ausdehnung erhalten müsse. Besonders wird sich hiezu das Eichen-, Rusten-, Linden-, Eschen-, Ahorn-, Äpfel-, Birn-, Kirsch- und Nußbaumholz eignen.

[6]) Der schöne Marmor und Alabaster Galiziens, die herrlichen Sandstein-Quadern von Polnisch-Ostrau, Biestritz und Molletein, das theilweise Daseyn vortrefflicher Baustein-Brüche an dem Bahnzuge, die besondere Vorzüglichkeit der neuern Dachziegel-Erzeugung auf mehreren Gütern des Olmützer Erzstiftes, und die bekannten, bereits jetzt schon sehr weit verführten Dachschiefer aus den zahlreichen Brüchen des mährisch-schlesischen Gebirges dürften der Eisenbahn große Fracht-Quantitäten zuwenden.

[7]) Auf der englischen Eisenbahn von Darlington ist der gebrannte Kalk durch die zufällige Aufdeckung von Kalkstein-Massen zum wichtigsten Gegenstande der Verfrachtung außer der Steinkohle geworden. Da nun längs der Wiener-Bochnia-Bahntrace bereits jetzt einige Brüche des vortrefflichsten Kalksteines bekannt sind, so berechtigt dieses zur Hoffnung eines sehr namhaften Transport-Geschäftes, um so mehr, je größer der dießfällige Mangel an beiden Strecken des Bahnzuges, und je wohlfeiler der Brennstoff und die Arbeitslöhne sind. — Wenn man die jetzigen Marktpreise des gebrannten Kalkes loco Wien zum Maßstabe nimmt, so zeigt eine einfache Berechnung, daß sich der Transport des gebrannten Kalkes selbst aus dem Hradischer und Olmützer Kreise bis zur Donau gut rentiren würde.

[8]) Dermalen werden jährlich einige tausend Fuhren Gypses aus preußisch Schlesien nach Mähren für

anschließen werden; daß insbesondere die schlesischen und krakauischen Schwarzkohlen [1]), die Eisensteine und Eisenhütten-Erzeugnisse des Teschner und Prerauer Kreises eine sehr große Verfrachtung mit sich bringen werden, — daß diese und viele andere Naturproducte ihren Zug nach dem Herzen der Monarchie und zu der jetzt so sehr als handelswichtig erkannten Donau nehmen werden, indem selbe dermalen wegen des hohen Frachtlohnes, nicht selten wegen des Mangels an brauchbaren Communications-Mitteln, nur einen geringen oder wohl gar keinen Abzug finden, — daß die Industrie-Producte Mährens und Schlesiens [2]), die Mode-, Luxus- und

---

den landwirthschaftlichen Gebrauch bezogen. Die Eisenbahn zwischen Wien und Galizien durchzieht nun bei Wieliczka und Bochnia die Gyps-Formation des Salzstein-Gebirges; ein glücklicher Umstand, welcher die wohlfeile Bringung des Gypses aus einheimischen Brüchen auf die Eisenbahn nach sich ziehen muß.

[1]) Schon dermalen fördern die Schwarzkohlen-Gruben des Brünner und Teschner Kreises beiläufig 700,000 Zentner der vortrefflichsten Steinkohlen. Aus preußisch Schlesien und dem krakauischen Gebiete werden beinahe 200,000 Zentner eingeführt. Von diesen Quantitäten gehen längs dem projectirten Eisenbahnzuge meistens auf kleinere Distanzen etwas mehr als 200,000 Zentner. Erwägt man nun den Umstand, daß die Eisenbahn zwischen mährisch Ostrau bis nach Galizien längs der Krakauer Gebietsgränze hin auf eine Distanz von mehr als 8 deutschen Meilen entweder zwischen den Kohlengruben oder längs denselben an einer Seite hinstreicht, — bedenkt man, daß diese Kohlen größtentheils so vortrefflich sind, als die englischen aus der Staffordshire, ja zum Theil selbst wie jene von Durham und Northumberland, — berücksichtiget man die Thatsache, daß so viele bereits bestehende ausländische Eisenbahnen bloß auf den Transport der Steinkohlen basirt sind, und sich durch selbe allein hoch rentiren, so wird es sehr wahrscheinlich, daß dieser Artikel baldigst das wichtigste Verfrachtungs-Object des vorliegenden Eisenbahn-Unternehmens werden dürfte. — Die Verhältnisse, daß der Brünner Bahnflügel den vortrefflichen Schwarzkohlen-Gruben von Rositz und Oslavan so nahe kommt, und eine erleichterte Abfuhr selbst bis Wien verspricht; ferner, daß die besonders guten Hultschiner, Ostrauer, Dombrauer und Karviner Kohlen nur $^1/_4$ bis $^5/_4$ Stunden weit von dem Bahnzuge gewonnen werden und einer sehr großen Ausbeutung fähig sind; daß mehrere dieser Gruben ihre vortrefflichen Kohlen theilweise bereits sehr weit auf der Achse verfrachten, wodurch ein Zentner derselben selbst zum Marktpreise von 48 kr. C. M. aufsteigt; daß bei einem Eisenbahn-Frachtlohne von $^3/_4$ kr. C. M. pr. Meile und Zentner Steinkohlen, und bei einem Verkaufspreise eines Zentners derselben zwischen 8 bis 12 kr. C. M. an den Gruben die Marktpreise der Schwarzkohlen sich folgends stellen dürften, und zwar:

a) bis zu einer Entfernung von den Gruben von 12 Meilen zu 17 — 21 kr. C. M.
b) » » » » » » » » 24 » » 26 — 30 » —
c) » » » » » » » » 40 » » 38 — 42 » —

so gewähren diese Verhältnisse und Sachbestände den sichersten Leitfaden, wornach der wahrscheinliche Voranschlag eines eben so großen als für das allgemeine Beste nützlichen Schwarzkohlen-Verkehrs auf der projectirten Eisenbahn gemacht und beurtheilt werden kann.

[2]) Unter diesen stehen die Erzeugnisse des Schafwoll-, Baumwoll- und Leinenmanufactur-Wesens wohl oben an.

Kunstartikel Wiens [1]), so wie die feinern Naturerzeugnisse des Südens [2]) den Bahnzug in größern und kleinern Distanzen als Frachtgut benützen werden, — daß mannigfaltige Verfrachtungen von Ärarial-Gütern, Militär-Effecten, ja selbst der oftmalige Transport des Militärs um so gewisser erfolgen dürften, je sicherer, geschwinder und wohlfeiler die dießfälligen Wünsche der hohen Staatsverwaltung befriedigt werden können, — daß endlich der Passageurs-Transport [3]) überhaupt wahrscheinlich der wichtigste und erträglichste Gegenstand aller Bahngeschäfte werden dürfte.

Einen wichtigen und sehr beruhigenden Beweis über den schon jetzt auf den Straßen zwischen Wien und Bochnia Statt findenden lebhaften Verkehr gewährt die jenseitig folgende Darstellung der im Jahre 1835 an das hohe Ärarium bezahlten Pachtbeträge der Weg- und Brückenmauthstationen, aus welcher ersichtlich ist, daß der Geschäftsumtrieb in der Richtung von und nach Mähren, Schlesien und Galizien bei weitem größer seyn müsse, als jener von und nach Deutschland, Böhmen und Italien.

Nach diesen Betrachtungen und Conjuncturen wurden nun seit sechs Jahren über das wahrscheinliche Frachtquantum, welches sich auf einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia bei einem jede Concurrenz ausschließenden niedern Frachtpreis-Tariffe einfinden dürfte, von verschiedenen

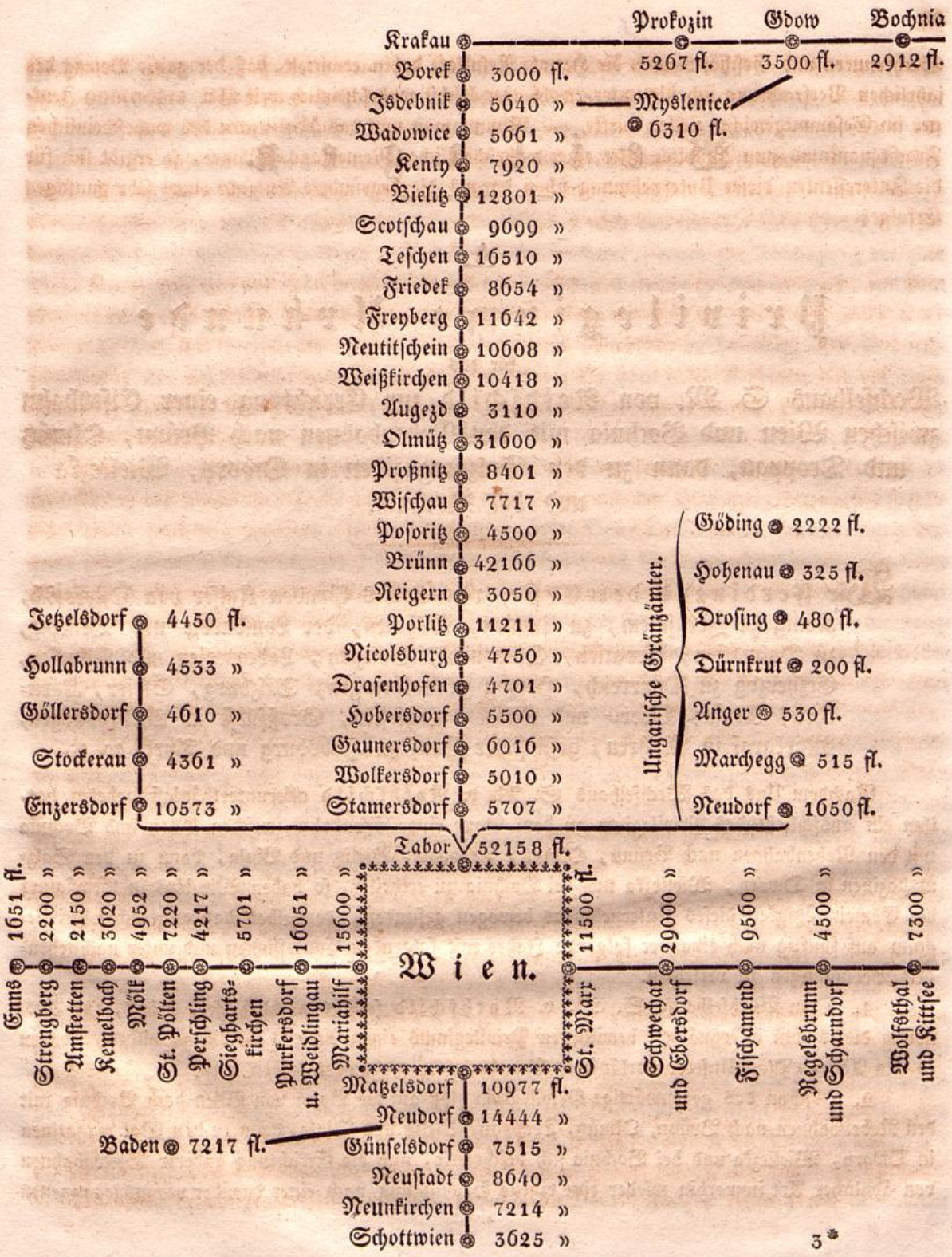
---

[1]) Bei der Anzahl dieser Artikel sind vorzüglich die ausgezeichneten Wagner-, Sattler-, Tapezier- und Tischler-Arbeiten Wiens in Anschlag zu bringen.

[2]) Außer den österreichischen und ungarischen Weinen werden die nach dem Norden ziehenden sehr mannigfaltigen Objecte des Spezerei-, Droguerie- und Materialhandels, so wie die italienischen Früchte der Bahn große Frachten zuwenden. — Welchen Umfang müßte der Handelszug der italienischen, levantischen Waaren nach Galizien, preußisch Schlesien und russisch Polen erst dann bekommen, wenn die Wiener-Bochnia-Eisenbahn bis zur adriatischen Seeküste erstreckt werden sollte! — Wien würde dann der Hauptstapelplatz des Handels zwischen dem Mittelmeere und dem Nordosten Europas werden! —

[3]) Würde man die bei den Haupteisenbahnen Nordamerikas, Englands, Belgiens und Frankreichs bisher bestätigte, ja bei den Bahnen zwischen Brüssel und Mecheln, zwischen Nürnberg und Fürth weit überschrittene Thatsache: »daß auf Eisenbahnen zwischen volkreichen Städten jährlich so viele Passagiere reisen, als die anwohnende Bevölkerung Seelen nachweist,« zum Beurtheilungsgrunde des wahrscheinlichen künftigen Personen-Transportes der Wiener-Bochnia-Eisenbahn annehmen, so müßte man sich in dieser Beziehung einem eben so großen Voranschlage als der freudigsten Aussicht hingeben. Bedenkt man den Umstand, daß diese Bahn sammt den Ausästungen auf einer Länge von mehr als 74 deutschen Meilen zahlreiche Städte und volkbedeckte Länderstriche unter einander und mit der Hauptstadt zu verbinden die Aufgabe hat, ja daß ganze Provinzen des Nordens hiedurch eigentlich erst in einen bequemen und leichten Verkehr mit der geschäftsthätigen Donau und dem verschiedenartig betheilten Süden der Monarchie treten sollen, so ergibt sich von selbst die Voraussicht, daß sich bei der Wiener-Bochnia-Eisenbahn eben so, wie bei allen dermalen schon thätigen ausländischen Hauptbahnen, der Reinertrag noch sicherer und lohnender auf dem Transport-Ergebnisse der Passageurs als auf jenem der übrigen Frachten fußen werde.

Sachkennern und Geschäftsleuten die Haupt-Resultate dahin ermittelt, daß der ganze Betrag der jährlichen Verfrachtung sich nie unter, wohl aber höchst wahrscheinlich weit über 1,500,000 Zentner im Gesammtgewichte stellen dürfte. — Nimmt man nun das Minimum des wahrscheinlichen Frachtquantums zum Anhaltspunkte einer wahrscheinlichen Reinertags-Bilance, so ergibt sich für die Interessenten dieser Unternehmung schon daraus die begründete Aussicht eines sehr günstigen Erfolges.


Krakau
Borek 3000 fl.
Isdebnik 5640 »
Wadowice 5661 »
Kenty 7920 »
Bielitz 12801 »
Scotschau 9699 »
Teschen 16510 »
Friedek 8654 »
Freyberg 11642 »
Neutitschein 10608 »
Weißkirchen 10418 »
Augezd 3110 »
Olmütz 31600 »
Proßnitz 8401 »
Wischau 7717 »
Posoritz 4500 »
Brünn 42166 »
Neigern 3050 »
Porlitz 11211 »
Nicolsburg 4750 »
Drasenhofen 4701 »
Hobersdorf 5500 »
Gaunersdorf 6016 »
Wolkersdorf 5010 »
Stamersdorf 5707 »
Prokozin
5267 fl.
Gdow
3500 fl.
Bochnia
2912 fl.
Myslenice
6310 fl.
Ungarische Gränzämter.
Göding 2222 fl.
Hohenau 325 fl.
Drosing 480 fl.
Dürnkrut 200 fl.
Anger 530 fl.
Marchegg 515 fl.
Neudorf 1650 fl.
Jetzelsdorf 4450 fl.
Hollabrunn 4533 »
Göllersdorf 4610 »
Stockerau 4361 »
Enzersdorf 10573 »
Tabor 52158 fl.
Enns 1651 fl.
Strengberg 2200 »
Amstetten 2150 »
Kemelbach 3620 »
Mölk 4952 »
St. Pölten 7220 »
Perschling 4217 »
Sieghartskirchen 5701 »
Purkersdorf u. Weidlingau 16051 »
Mariahilf 15600 »
Wien.
St. Marx 11500 fl.
Schwechat und Ebersdorf 29000 »
Fischamend 9560 »
Regelsbrunn und Scharndorf 4500 »
Wolfsthal und Kittsee 7300 »
Matzelsdorf 10977 fl.
Neudorf 14444 »
Baden 7217 fl.
Günselsdorf 7515 »
Neustadt 8640 »
Neunkirchen 7214 »
Schottwien 3625 »