

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

Auf diese Thatsachen gestützt, nehmen wir vor der Hand von allen Vorberechnungen Umgang, auf welche man andererseits deutet, und die einen neunfachen (?) Betrag für unsern Plan in Anspruch nehmen sollen. Wir können eben so ruhig die Darlegung des Befundes abwarten. Dadurch wird die zweite Frage, „die Kosten“, erledigt. Nur beiläufig wollen wir hier einen statistischen Ausweis aus einer Nummer der Linzer Zeitung aufführen, worin es heißt: „Der österreichische Kaiserstaat zählte zu Ende des Jahres 1850 im Ganzen 298 österr. Meilen vollendete Eisenbahnen. Die Baukosten der in Betrieb stehenden vier Privat-Loocomotivbahnen belaufen sich auf fl. 39,302,092 = 485,200 à öst. Meile.“ Nehmen wir diesen Durchschnitt auf unsere Linien an, und setzen wir selbst den für uns ungünstigen Fall, daß unser Projekt eben so hoch kommt, als der Bau nach Salzburg, so kostet eine Bahn von Linz an die bayerische Gränze nächst Scheerding fl. 5,094,600 — an die bayerische Gränze nächst Salzburg aber fl. 8,612,300. —

Den Ertrag des Unternehmens zu bestimmen, ist deshalb unmöglich, weil wir über die Kosten selbst keine genaue Ziffer zu Grunde gelegt haben. Wir müssen uns daher nur darauf beschränken, die Einwürfe zu beleuchten, welche bezüglich der Leistungsfähigkeit oder vielmehr Unfähigkeit der Scheerding'schen Richtung gemacht werden. — Vor allem wird uns entgegen gehalten, daß auf dieser nur unbedeutende Ortschaften liegen im Vergleiche mit der Salzburger Linie. Man wird uns wohl zugeben, daß nicht die Ortschaften, sondern die Bevölkerung reiselt, sowie auch nur diese erzeugt, verbraucht und handelt. Daher stellen wir die bezügliche Bevölkerung jener Bezirke her, welche die beiden Linien durchschneiden würden:

	Einw.	D. = M.	Einw.
Linz . . .	35,399	2 à M.	17,699
Scheerding . .	18,190	3.6 "	5,053
Grieskirchen . .	15,141	2.5 "	6,056
Raab . . .	16,403	3.5 "	4,686
Scheerding . .	17,957	4.1 "	4,380
Oberrubing . .	15,294	3.9 "	3,922
Braunau . . .	10,834	3.5 "	3,095
<hr/>			
Scheerding :	129,218	23.1 à M.	5,593