

IV. Im Jahre 1850 wurde auf der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn im Herbst genau dieselbe Truppenmasse befördert, und in demselben Zeitraume. Die Maximal-Tagesleistung betrug 8000 Mann, 550 Pferde und 180 Fuhrwerke, war also dieselbe wie auf der Nördlichen Staatsbahn, obgleich die Maximal-Bruttobelastung eines (mit 3 Meilen Geschwindigkeit pro Stunde; fortzuschaffenden) Militärzuges auf der Nördlichen Staatsbahn nur 6700 Zollctr. (erstgenannter Transport), auf der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn 10000 Zollctr. betragen darf.

V. Im Jahre 1853 wurden zur Concentrirung der Truppen im Lager bei Olmütz durchschnittlich pro Tag 2000 Mann, 430 Pferde und 3 Fuhrwerke befördert, und nebenbei der gesammte Privatverkehr aufrecht erhalten.

Diese Transporte sind hier nur angeführt, um zu beweisen, wie österreichischerseits in dieser Hinsicht keine großen Fortschritte bis zum Jahre 1859 gemacht worden sind. Näheres weiter unten.

VI. Nach einem schon ausgearbeiteten Militärtransport-Tableau vom Juli 1859 sollte das preußische 5. Armeecorps in folgender Weise von Posen und Breslau aus nach Frankfurt a. M. befördert und dort concentrirt werden:

Die beiden Infanteriedivisionen des Corps sollten 11 Tage, die beiden Cavaleriedivisionen, Reserveartillerie und Train 3 Tage länger hierzu gebrauchen, sodaß im ganzen 14 Tage hierzu gebraucht worden wären. Die ungefähre Entfernung für den Fußmarsch würde sich auf 90 Meilen gestellt haben. Indem danach die Länge des Fußmarsches auf 37 Tage zu rechnen, wäre die Beschleunigung durch den Eisenbahntransport eine dreifache gewesen.

VII. Das klarste Bild höchster Leistungsfähigkeit gibt der Transport französischer Truppen im Jahre 1859. In den 86 Tagen, vom 10. April — 15. Juli, wurden auf allen Linien in Frankreich zusammen 604381 Mann und 129227 Pferde transportirt, wovon auf den Linien des Südostens, — nämlich Macon und Lyon nach Culoz, Marseille, Toulon, Grenoble und Niz — allein 227649 Mann und 36357 Pferde direct nach dem Kriegsschau-