

Auf die vorstehend geschilderte Weise wurden in den Jahren 1885 bis einschliesslich 1890 gefördert:

Im Jahre 1885	177.711	Tonnen
„ „ 1886	140.715	„
„ „ 1887	84.886	„
„ „ 1888	160.734	„
„ „ 1889	98.296	„
„ „ 1890	174.289	„
Zusammen	836.631	Tonnen

oder in einem Jahre durchschnittlich 139.439 Tonnen.

Von dem der Oesterreichisch-Alpinen Montangesellschaft gehörigen Theile des Erzberges wurden bis nun die Erze auf die Liedemann-Etage abgelassen oder abgestürzt, auf derselben der Liedemann-Bremse zugeführt und auf dieser und dem grossen Bremsberge abgelassen und sodann zu den Röstöfen am Fusse des grossen Bremsberges, oder zu jenen in der Nähe der Eisenbahnstation Eisenerz mittelst einer mit Pferden betriebenen Förderbahn gebracht. Nach erfolgter Röstung, wobei die Erze circa 25% des Gewichtes einbüssen, gelangten dieselben entweder zu den drei Hochöfen in Eisenerz (dermalen nur einer im Betriebe) oder mittelst Bahn zu den Hochöfen in Hiefelau, Zeltweg und Schwechat, um dort verschmolzen zu werden.

Ein kleiner Theil der gerösteten Erze wurde auch an schlesische und ausländische Werke verkauft.

Die auf diesem letzteren Wege zur Abfuhr gelangten Erzquantitäten betragen:

Im Jahre 1885	339.549	Tonnen
„ „ 1886	215.815	„
„ „ 1887	262.192	„
„ „ 1888	338.816	„
„ „ 1889	423.198	„
„ „ 1890	574.265	„
Zusammen	2,153.835	Tonnen

oder in einem Jahre durchschnittlich 358.972 Tonnen.

Die Ansprüche, die an die Leistungsfähigkeit der Eisenerz-Vordernberger Bahn gestellt werden, sind keine geringfügigen, wenn man nimmt, dass voraussichtlich über 400.000 Tonnen Frachten und ein Personenverkehr von 42.500 zu bewältigen sein wird. — Die Personenverkehrsziffer zerfällt in den Arbeiterverkehr mit 14.500 Personen, in den Touristenverkehr mit 24.000 Personen und in den Localverkehr mit 4000 Personen*).

*) Daten theilweise dem gelegentlich der wissenschaftlichen Excursion des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereines am 27. Juni 1892 herausgegebenen Führer entnommen, welchem diese Daten in bereitwilligster Weise von dem Herrn k. k. Baurath Anton Millemoth, welcher von Seite der k. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen mit der Oberleitung des Baues dieser Bahn betraut war, zur Verfügung gestellt wurden.