

Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten.

(Fortsetzung von Nr. 1.)

I. Eisenbahnen.

Verkehrs-Ergebnisse. Verkehr und Einnahme des Jahres 1854—55 waren:

	Zahl	Ertrag	pro Person
Personen I. Kl.	14,762 = 0.6 Proz.	78,299 fl.	5 fl. 18.18 fr.
II. "	609,173 = 26.0 "	1,119,338 "	1 " 50.22 "
III. "	1,716,408 = 73.4 "	1,108,396 "	— " 38.70 "
Summe	2,340,343 = 100.0 "	2,306,033 fl.	— fl. 59.10 fr.
Militärs	28,495	39,093 "	1 " 22.26 "
Im Ganzen	2,368,838	2,345,126 fl.	

Ausschließlich der Militärs wurden von den Personen zurückgelegt 28,341,313 Bahnstunden. Auf die Person kommt somit im Durchschnitt eine Bahnstrecke von 12.1 Stunden. Die durchschnittliche Zahl Personen, welche die ganze Bahn befahren haben betrug 111,800. Auf je eine Bahnstunde treffen 9097 fl. und auf je eine zurückgelegte Bahn resp. Bahnstunde 2 fl. 47 fr.; mit Einschluß des Militärs treffen auf je eine Bahnstunde, 9251 fl. und auf je eine Bahnstunde 2 fl. 50 fr.

Es wurden ferner befördert:

Reisegepäck (incl. Militäreffekten)	12,323,961 Zollpf.	für 151,078 fl.
Reisegefährte	344 Stück	" 14,527 "
Thiere	126,328 "	" 67,366 "
Güter wurden befördert:	904,062,058 Zollpf.	" 3,275,849 "
Dazu Militäreffekten	899,085 "	" 2,991 "
	904,961,143 Zollpf.	für 3,278,840 fl.

Mit Ausschluß der Militäreffekten trifft auf eine Stunde Bahnlänge 12,922 fl., auf jeden einzelnen Zentner 21.6 fr. Ein jeder Zentner hat durchschnittlich durchlaufen 27.2 Bahnstunden.

Rechnungs-Ergebnisse.

Die Einnahmen betragen	6,685,710 fl.
" Ausgaben	4,685,244 "
daher Netto-Ertrag	2,000,466 fl.
auf die Bahnstunde	7891 fl.

Werden zur Ermittlung der reinen Betriebsrente nur die wirklichen Betriebskosten resp. eigentlichen Betriebs-Einnahmen in Betracht genommen und alle denselben nicht zugehörigen Ausgaben, so wie die in Einnahme und Ausgabe durchlaufenden Posten abgesetzt, so ergibt sich folgendes Resultat:

eigentliche Betriebs-Einnahmen	6,009,467 fl.
" Betriebs-Ausgabe	3,734,455 "
reine Einnahme	2,275,012 fl.

Hieraus berechnet sich auf 249.92 Stunden Staatsbahnen (weil die Rente der gepachteten Bahnen bereits in Ausgabe gebracht ist) pro Bahnstunde

die Brutto-Einnahme zu	24,045 fl.
" Brutto-Ausgabe zu	14,942 "
" Netto-Einnahme	9,103 fl.
auf die Bahnstunde die Netto-Einnahme zu 2 fl. 45.4 fr.	

Das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen und jenes der ersteren nach den 3 Dienstabschnitten ausgeschieden, — ist in Prozenten ausgedrückt, folgendes:

Die Ausgaben betragen von den Einnahmen	62.1 Proz.
An den Ausgaben nahmen Antheil	
der Verwaltungs- und Abfertigungsdienst mit	12.28 "
" Transportdienst und die Werkstätten	61.61 "
die Bahnaufsicht und Unterhaltung	26.11 "

Wie zu Eingang angeführt, betrug das Bau-Anlagekapital bis Ende 1854—55 . 91,406,488 fl., welches bei Berechnung der Verzinsung zu unterlegen ist. Werden zu der reinen Bahnrente von 2,275,012 fl. die Vorräthe an Materialien geschlagen mit 127,760 fl., so zeigt sich als Gesamt-Ertrag die Summe von 2,402,772 fl., welche einer Verzinsung von 2.62 pro Hundert gleichkommen.

Dieses dem ungleich günstigeren Abschlusse des eben abgelaufenen Jahres 1853—54 gegenüber keineswegs zufriedenstellende Ergebnis findet seine gründliche Erläuterung durch den wesentlichen Umstand, daß mit dem Jahre 1854—55 der größere Theil der Ludwigs-Westbahn erst in Betrieb kam, und somit alle Lasten gleich den älteren Bahnlagen zu tragen hatte, während der Verkehr in dieser Richtung sich erst bilden mußte, — daß somit dem Aufwande keine entsprechende Einnahme gegenüber stand; vielmehr bestehen gerade bei dieser neuen Bahnstrecke die ungünstigsten Frequenzverhältnisse neben dem größten Bau-Kapitalaufwande und den durch die Steigungsverhältnisse bedingten unverhältnismäßigen Betriebskosten. Dabei darf nicht übersehen werden, daß bei 25,000 Zollentner Industrie-Ausstellungsgüter frechtfrei — meist auf die ganze Bahn-

länge bis Hof in den Monaten Oktober und November an die Anstalten zurück befördert werden mußten, — ein Transport, der einen außerordentlichen Aufwand an Brenn- und Schmiermaterial konsumierte und gerade zur Zeit des Hauptverkehrs das Transportmaterial vor Allen in Anspruch nahm; endlich hat auch der Ausschlag an den Coaks um 16.4 Proz. einen Einnahmefall von circa 100,000 fl. zur Folge gehabt, welchem durch anderweitige Vorzüge für das Brennmaterial nachhallig begegnet seyn dürfte.

Tarifgrundlagen. In dem Güterfracht-Tarife trat mit dem 1. Juli 1855 eine wesentliche Aenderung ein; die früher bestandenen 3 Klassen, so wie die Ermäßigungen für ganze Wagenladungen wurden aufgehoben und dagegen pro Bahnstunde und Zollentner ein Frachtsatz von

1/4 fr.	mit 3 fr. frem	für Güter I. Klasse
1/2 fr.	Zuschlag pro	" " II. "
1 1/8 fr.	Zentner	" " III. "

normirt, endlich für Güter III. Klasse (f. g. sperrige Güter) der doppelte Frachtsatz I. Klasse beziehungsweise der Gültartare festgesetzt; nächst diesen besteht noch eine ermäßigte Tare von 1/4 fr. auf die Stunde und den Zollentner für ganze Wagenladungen von Brenn- und Baumaterialien, von Rohherzen, Rohreisen u. dgl. Will man die in der I. und II. Klasse begriffenen Artikel in eine Benennung fassen, so können jene der ersteren als Handels- und Kaufmannsgüter, jene der letzteren gemeinhin als Rohprodukte bezeichnet werden. Für größere und kleinere Fahrzeuge (als Chaisen und Feuersprigen) wurde eine Tare von 54 und 36 fr., für Lokomotiven und Tender eine Tare von 1 fl. 40 fr. pro Bahnstunde, endlich für Eisenbahnwagen eine solche von 10 fr. pro Achse und Bahnstunde normirt.

II. Telegraphen-Anstalt.

Im Jahre 1854—55 wurden 29.8 Meilen Telegraphenlinien mit 30.8 Meilen Drahtleitung zur Ausführung gebracht, dagegen die Telegraphenlinie zwischen Wiesbaden und Hanau auf 3.6 Meilen Länge in Folge der Kündigung des mit dem Kurfürstenthum Hessen abgeschlossenen Staatsvertrages zurückgezogen, so daß am Ende dieses Jahres 259.7 Meilen Linien mit 322.2 Meilen Drahtleitung bestanden. Die neu angelegten Linien waren jene zur Vollendung des Anschlusses von Passau an die österreichische Grenze bei Schärding, jene zwischen München und Starnberg, dann die Verlängerung der Linie von Worms nach Mainz bis Bingen; außerdem wurde noch in Folge eines mit den thüringischen Herzogthümern Coburg-Gotha und Meiningen-Schwarzburg abgeschlossenen Staatsvertrages eine Telegraphenlinie von Lichtenfels über Coburg, Meiningen und Gotha hergestellt, wodurch ein direkter Anschluß der königl. bayerischen und königl. preussischen Telegraphenlinien vermittelt ward.

Bis Ende 1854—55 waren von der gesetzlichen Dotazion von 500,000 fl. für die Herstellung des bayerischen Telegraphennetzes 494,706 fl. verausgabt. Außerdem wurden noch die an dem jährlichen Betriebszuschuß von 40,000 fl. in den letzten 3 Jahren gemachten Erübrigungen zum größten Theil auf Ergänzung der Leitungen verwendet.

Für den Bau der Staats-Telegraphenlinien (mit Ausschluß der Bahntelegraphenlinien, deren Kosten aus der Eisenbahnkasse und beziehentlich dem Eisenbahnbaufonds bestritten wurden) waren bis Ende 1854—55 verwendet: 57,260 Stück Tragstangen, 29,500 Querriegel, 45,560 Isolirschrauben mit Holzschrauben, 31,340 Garnituren Kopfträger mit Büchsen und Zinkbüchsen, 3740 Paar Seitenträger mit Mutterstschrauben, 35,970 Stück Isolirglocken, 210 Zolltr. Kupferdraht, 6090 Zolltr. verzinkter Eisendraht. Das System der Leitungen und Apparate ist mit Ausnahme der ununterbrochen fortschreitenden Verbesserungen in konstruktiver Beziehung unverändert geblieben.

Während im Laufe des Jahres 1854—55 . 3 Stationen im Auslande, nämlich Straßburg, Hanau und Salzburg wieder eingezogen wurden, — wurden zehn neue Stationen und zwar hiervon 4 im In- und 6 im Auslande errichtet und hiedurch die Zahl sämtlicher Telegraphenstationen von 29 auf 36 erhöht, wovon 24 im Inlande gelegen sind. Es trifft demnach auf je 57.81 Quadratmeilen und auf 189,231 Seelen im Inlande eine Telegraphenstation. Die Zahl der Apparate hat sich auf 60 erhöht.

Es wurden im ganzen Jahr befördert und dafür erhoben, beziehungsweise notirt:

1) Im innern Verkehr:	Depeschen	Worte	erhoben	notirt
Staatsdepeschen	3,879	152,802	194 fl.	8,944 fl.
Bahndepeschen	10,348	256,051	16 "	12,978 "
Privatdepeschen	29,359	713,000	31,895 "	— "
2) Im internationalen Verkehr:				
Staats- u. Privatdepeschen	41,739	1,123,848	115,081 "	196 "
Summe	85,325	2,245,701	147,186 fl.	22,118 fl.

Wegen das Vorjahr wurden befördert 24,208 Depeschen mit 576,367 Worten und mehr erhoben und notirt 46,833 fl.

Auf die Depeschen und Worte repartirt, ergeben sich folgende Durchschnittszahlen: