

nahme gegen das Vorjahr 295,532 Thlr. Die Summe von 1,791,365 Thlr., in welcher die Einnahmen aus dem direkten Verkehre mit anderen Bahnen inbegriffen sind, zerfällt in 613,000 Thlr. für Personen- und 1,178,365 Thlr. für Gütertransport.

Von den beförderten Personen haben benützt

14,111 Personen = 2.0 Proz. die 1. Wagenklasse
163,107 " = 23.3 " " 2. "
524,217 " = 74.7 " " 3. "
701,435 Personen,

wovon im Verkehre zwischen Leipzig und Dresden 474,707 Personen für 339,960 Thlr.

Im Verkehre mit andern Bahnen 226,728 Personen für 263,025 Thlr. Außerdem wurden für Militärtransporte und andere ungewöhnliche Beförderungen im Personenverkehre eingenommen 10,015 " Summa 613,000 Thlr.

Die Einnahme vom Personenverkehre war um 72,205 Thlr. höher als im vorhergegangenen Jahre.

Die Einnahme im Güterverkehre aber hat die vorjährige um 219,260 Thlr. überstiegen und betrug 1,178,365 Thlr. und zwar für zusammen 88,433,103 Ztr. auf eine Meile Transportweite berechnet. Von dieser Summe sind gekürzt 74,047 Thlr. für Fuhrlohne, Frachtabatt, Entschädigungen und andere den Güterverkehre berührende Epesen, so daß in dem Rechnungsabschlusse die Netto-summe von 1,104,318 Thlr. erscheint.

Die außerordentliche Zunahme des Personen- und Güterverkehres seit Eröffnung der Bahn gewährt die nachstehende Uebersicht:

Jahr	Personenverkehr.		Güterverkehr.	
	Personen	Thlr.	Meilen-Ztr.	Thlr.
1839	411,531	291,304	3,850,223	84,632
1843	401,415	338,463	11,684,622	225,043
1847	490,863	382,312	17,177,392	303,597
1851	601,788	480,000	27,813,254	465,707
1855	633,644	540,795	68,190,235	959,105
1856	701,435	613,000	88,433,103	1,178,365

Die Transportmittel der Bahn bestehen aus 36 Lokomotiven mit 30 Tendern und 805 verschiedenen Wagen, wovon 107 Personenzüge mit 3984 Plätzen und 698 Lastwagen zu 80,990 Ztr. Ladung.

Zur Lokomotivenheizung wurden im verfloßenen Jahre 16,229,500 Pfd. Coles verbraucht, wofür einschließlich des Holzes zum Anfeuern, der Reparatur und Ergänzung der Coleskörbe, der Colesprämien u. in Allem 87,280 Thlr. verausgabt worden sind. Die Lokomotiven durchliefen 130,145 1/2 Meilen und es wurden demnach pro Meile 124.70 Pfd. Coles verbraucht im Betrage von 20 Mgr. 1 1/2 Pf.

Es betragen die Reparaturen an Lokomotiven und Tendern 36,426 Thlr., wovonach 8 Mgr. 4.35 Pf. auf die durchfahrene Meile kommen.

Die Gesamtausgaben für Zugkraft betragen 177,925 Thlr. oder pro Lokomotivmeile 1 Thlr. 11 Mgr.

Da von sämtlichen Wagen 5,521,507 Achsenmeilen durchlaufen worden sind, fallen auf die Lokomotivmeile 42.42 Achsenmeilen.

Für die Unterhaltung und theilweise Erneuerung der Wagen ist die Summe von 51,206 Thlr. verausgabt worden. Diese Summe zerfällt in 36,844 Thlr. für die Wagen selbst und 14,362 Thlr. für Achsen und Räder. In letzterer Summe sind enthalten der Ersatz von 292 Radreifen, 5 gebrochenen und 62 ausgelaufenen Achsen, 21 Rädern, und das Abbrechen von 2075 Rädern.

Die Wagen durchliefen auf der eigenen Bahn 3,506,374, auf fremden Bahnen 1,805,493, zusammen 5,311,867 Achsenmeilen; demnach berechnen sich die sämtlichen Unterhaltungskosten der Wagen auf 2.08 Pf., der Achsen und Räder auf 0.81 Pf., zusammen auf 2.89 Pf. pro Achsenmeile.

Mittels des von der letzten Generalversammlung bewilligten außerordentlichen Zuschusses von 5000 Thlr. hat sich der Kapitalbestand der Unterstützungskasse bis auf 58,361 Thlr. erhöht. Die im Jahre 1856 ausgezahlten Unterstützungen betragen 3909 Thlr., welche an 68 Wittwen, 14 Waisen, 8 Invaliden und sonst dazu Berechtigte vertheilt wurden.

Der Rechnungsabschlusse vom Jahre 1856 weist folgende Zahlen nach:

Der eigentliche Aufwand für den Bau und die Einrichtung der Bahn hat vom 14. Mai 1835 bis 31. Dezember 1836 betragen	8,100,000 Thlr.
Die Einnahmen vom Betrieb des Jahres 1856 waren	1,895,685 "
Die Ausgaben	705,638 "
Mithin der Ueberschuß	1,180,047 Thlr.

Davon wurden nach den Bestimmungen der Generalversammlung vom 19. März d. J. bezahlt:

Zinsen und Amortisation der Anleihen	350,000 Thlr.
Postentschädigung	15,000 "
Lantieme an den Bevollmächtigten	4,825 "
Superdividende, 15 Proz.	750,000 "
Bewilligung an die Unterstützungskasse	5,000 "
Summa	1,124,825 Thlr.

Der Rest nebst dem Uebertrag von 1854 mit 12,327 Thlr., im Ganzen 67,550 Thlr., wurde dem Baufonds überwiesen.

Römische Eisenbahnen.

Die von der päpstlichen Regierung einer Aktiengesellschaft mit der Benennung „Allgemeine Gesellschaft der römischen Bahnen“ konzeffionierten Bahnlilien bilden eine zusammenhängende Linie und erstrecken sich von Civita-Vecchia am Mittelmeer über Rom, Ancona, Bologna und Ferrara bis an den Po. Ihre Länge beträgt 619 Kilometer, und zwar von Civita-Vecchia bis Rom 80, von Rom bis Ancona 280, von Ancona bis Bologna 206, und von da bis Ferrara 53 Kilometer. Das Aktienkapital ist auf 175 Millionen Franken festgesetzt, wovon 85 Millionen in 170,000 Aktien à 500 Fr. und 90 Millionen in Obligazionen. Der Aufwand ist hiernach zu 280,000 Fr. pro Kilometer angenommen. Der Staat garantiert der Gesellschaft eine Revenue von 1,600,000 Fr. jährlich für die Bahn von Civita-Vecchia bis Rom, von 10,000,000 Fr. von Rom bis Bologna und von 500,000 Fr. von Bologna nach Ferrara; zusammen 12,100,000 Fr. oder gegen 7 Proz. des Gesellschaftskapitals. Diese Garantie dauert bis zum Jahr 1910.

Aus dem der Konzession zu Grunde liegenden Bedingnißheft für die Linie von Rom nach Bologna heben wir Folgendes hervor. Die Breite des Bahnkörpers ist für ein Geleise auf 4 Meter, bei 2 Geleisen auf 8 Meter bei Dämmen, 6.70 Meter in Einschnitten und 7.4 Meter zwischen den Parapeten der Brücken und in den Tunneln bestimmt. Die Geleiseweite ist 1.45 Meter (die gewöhnliche), der Abstand zweier Geleise von einander auf 2 Meter bestimmt. Der kleinste Krümmungshalbmesser soll 300 Meter betragen, und wo derselbe vorkommt, soll die Curve in der Horizontalen liegen. Das Steigungsmaximum ist zwischen Rom und Ancona 0.022 (1:45), zwischen Ancona und Bologna 0.010 oder 1:100. Ausweichplätze sollen nicht entfernter von einander angelegt seyn als 20 Kilometer und nicht kürzer seyn als 200 Meter. Uebergänge im Niveau sind ausnahmsweise gestattet. Bei Straßenüberbrückungen muß die Brückenöffnung 8 Meter für Nationalstraßen, 7 Meter für Provinzialstraßen, 5 Meter für frequente und 4 Meter für weniger frequente Kommunalstraßen weit seyn; die Höhe muß wenigstens 5 Meter betragen; bei wenig frequente Kommunalwege können eiserne oder hölzerne Ueberbrückungen mit 4.3 Meter Lichthöhe angewendet werden. Diefelbe Höhe ist das Minimum für Brücken die über die Eisenbahn errichtet werden und für Tunneln. Die Brücken sollen im Allgemeinen von Stein erbaut werden; in besondern Fällen werden solche von Holz mit steinernen Pfeilern und Widerlagern zugelassen; jedoch müssen die Pfeiler eine solche Stärke erhalten, daß später die Holzkonstruktion durch Bogen von Schmiedeeisen, Gußeisen oder Stein ersetzt werden kann. Die Schienen sollen wenigstens 30 Kilometer pro Meter schwer und die Querschwellen nicht mehr als 1 Meter im Mittel von einander entfernt seyn.

Während der ganzen Konzessionsdauer können die zum Bau und Betrieb erforderlichen Gegenstände und Materialien zollfrei vom Auslande eingeführt werden. Lokomotiven und Wagen müssen nach dem besten Modell konstruirt seyn.

Während der Konzessionsdauer von 95 Jahren hat die Gesellschaft das Recht die Transportgebühren nach folgendem Tarif zu erheben: für Personen in 3 Klassen 13.4, 10.7 und 6.5 Cent. pro Kilometer; für Güter in 4 Klassen pro Tonne und Kilometer 37.6, 32.3, 26.9 und 21.5 Cent., Eilfracht 65 Cent. Die Fahrgeschwindigkeit darf bei Personenzügen nicht geringer als 30, bei Güterzügen nicht unter 16 Kilometer pro Stunde seyn. Militär und Offizien sind zum halben Tarifpreise zu befördern; mit den regelmäßigen Personenzügen kann die Postverwaltung die unentgeltliche Beförderung je eines besondern Postwagens verlangen.

Nach 25 Jahren, von der Inbetriebsetzung der Bahn kann der Staat dieselbe an sich kaufen. Es wird in diesem Falle der durchschnittliche Ertrag der 5 besten der letzten 7 Betriebsjahre berechnet und dazu 1/2, 1/4 oder 1/6 dieses Ertrags geschlagen, je nachdem die Einlösung in den ersten oder zweiten zehn Jahren oder noch später erfolgen sollte. Der so vermehrte Ertrag bildet eine Annuität für den Rest der Konzessionsdauer, welche jedoch nicht geringer als der garantierte Ertrag seyn darf. Außerdem erhält die Gesellschaft den Werth der Betriebsmittel und anderer beweglichen Gegenstände vergütet. Letzteres findet auch statt, wenn nach Ablauf der Konzessionsfrist die Bahn unentgeltlich an den Staat übergeht.

Für die Bahn von Rom nach Civita-Vecchia sind die Bedingungen im Wesentlichen die gleichen. Die Konzessionsdauer ist 99 Jahre; für die Curven ist der kleinste Radius mit 350 Meter, für die Steigungen das Maximum von 1:100 bestimmt.