

	Personen	Einnahme
1. Klasse . . .	11,446 = 1.28 Proz.	31,347 fl. = 6.40 Proz.
2. " . . .	247,287 = 27.54 " "	207,884 " = 43.11 " "
3. " . . .	622,253 = 69.30 " "	234,659 " = 48.67 " "
Militärs . . .	16,913 = 1.88 " "	8,297 " = 1.72 " "

Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt 3.284 Meilen und eingebracht 32.2 fr., pro Meile 9.8 fr. Auf die ganze Bahnlänge berechnet sich die Personenzahl zu 151,342.

Es sind befördert worden im Jahre 1856—57 . . 5,289,524 Ztr. Güter mit einem Ertrage von 655,371 fl.

Jeder Zentner Gut hat durchschnittlich 7.09 Meilen zurückgelegt und eingebracht 7.43 fr., pro Meile 1.05 fr.

Auf die ganze Bahnlänge beträgt das beförderte Güterquantum 1,967,624 Ztr. Es gelangten im Jahre 1856—57 zur Beförderung 854,760 Ztr. Coles und 5,128,460 Ztr. Kohlen, zusammen 5,983,220 Ztr. für 881,249 fl.

Jeder Ztr. Kohlen hat 12.57 Meilen durchfahren und 8.8 fr., pro Meile 0.70 fr. eingebracht; auf die ganze Bahnlänge entfallen 3,985,830 Ztr.

Der Gepäcktransport ergab ein Gesamtgewicht von 54,095 Ztr. und ertrug 33,185 fl.

Jeder Ztr. Gepäck hat hiernach 36.8 fr. eingebracht, 7.36 Meilen durchfahren, also pro Meile 5.00 fr. ertragen.

72 Equipagen brachten 618 fl., jede daher durchschnittlich 8 fl. 35 fr. 61,885 Stück Vieh lieferten eine Einnahme von 14,661 fl., jedes Stück also 14.2 fr.

Die Betriebsausgaben betragen im Jahre 1856—57 . . 699,548 fl. oder 31.71 Proz. von der Brutto-Einnahme.

Dabei ist indes der Materialvorrath, welcher am Schlusse des Rechnungsjahres vorhanden war und in seinem Gelbwerthe 76,428 fl. beträgt, nicht berücksichtigt. Zieht man diesen ab, so verbleibt eine Nettoausgabe von 623,120 fl., welche nur 28.25 Proz. von der Brutto-Einnahme betragen würde.

Die Betriebs-Ausgaben zerfallen in folgende Posten:

A. Allgemeine Verwaltung . . .	33,264 fl. = 4.75 Proz.
B. Bahnverwaltung . . . . .	154,810 " = 22.13 " "
C. Transportverwaltung . . . . .	511,474 " = 73.12 " "
Zusammen	699,548 fl. = 100.00 Proz.

Berechnet man die gesammten Betriebsausgaben nach den durchlaufenen Zugmeilen, so ergibt sich eine Durchschnittsziffer von 5 fl. 28 fr. pro Zugmeile.

Das Finanzergebnis auf die Bahnmeile und die durchlaufene Zugmeile ausgeschlagen stellt sich wie folgt:

	Im Ganzen	pro Bahnmeile	pro Zugmeile
Brutto-Einnahmen	2,205,476 fl. . .	115,349 fl. . .	17 fl. 16 fr.
Kosten . . . . .	699,548 " . . .	36,587 " . . .	5 " 28 "
Reinertrag	1,505,928 fl. 17 fr.	78,762 fl. . .	11 fl. 48 fr.

Obiger Reinertrag ergibt mit Zuzug des vom Vorjahre übergegangenen Rechnungserstes von 1576 fl. einen gesammten Aktiverest von 1,507,504 fl. und dieser repräsentirt von dem Aktienkapitale nach seinem dormaligen Stande mit 11,659,000 fl. eine Rente von 12.92 Proz.

Nach Abzug von 667,205 fl. für Zinsen des Aktien- und Prioritätskapitals und für Tilgung des letzteren verbleibt ein verfügbarer Ueberschuß von 840,299 fl. oder 7.20 Prozent.

Nach den Bestimmungen über die Zinsen-Gewährschaft vom Jahre 1843 ist ein Prozent in den Reservefond zur Erhaltung eventueller Zinszuschüsse zurückzulegen. Dieß beträgt vom Aktienkapitale ad 11,659,000 fl. die Summe von 116,590 fl. Würde nun die Generalversammlung eine Dividende von 6 Proz. des Aktienkapitals, d. i. von 30 fl. pro Aktie festsetzen, so ergäbe dieß eine Summe von 699,540 fl., zusammen also 7 Proz. oder 816,130 fl., und verbliebe ein Rest von 24,169 fl.

(Die Generalversammlung am 5. Januar d. J. hat die Vertheilung einer Dividende von 6 Proz., also einer Gesamtdividende von 10 Proz. beschlossen und außerdem bewilligt: für die Unterstützungsanstalt der Angestellten 6000 fl., für den Dom in Speyer 1000 fl., für den Bau zweier Kirchen in Ludwigshafen 4000 fl., zur Unterstützung der Mainzer Verunglückten 1000 fl. Der Rest von 12,169 fl. ist zur Gründung eines besondern Reserve- resp. Erneuerungsfonds bestimmt.)

Der Bestand des Reservefonds beträgt mit dem Zuschuß von 1856—57 457,354 fl.

Transportmittel. An dem gesammten Fahrdienste, welcher 127,767 Zugmeilen (54,640 mit Personen- und 73,127 mit Kohlenzügen) nachweist, waren 35 Lokomotiven der Ludwigsbahn theilhaftig.

Bei dem Transportdienste wurden verwendet 91 Personenwagen mit 3000 Plätzen, 333 Güter- und Gepäckwagen und 800 Kohlenwagen, zusammen 1133 Lastwagen verschiedener Gattung mit einer Ladungsfähigkeit von 108,960 Ztr.

Mit diesen Wagen wurden im Ganzen zurückgelegt 5,556,042 Achsenmeilen, und zwar mit Personenwagen 999,911, Güterwagen 1,483,572, Kohlenwagen 3,072,559 Achsenmeilen.

Im Durchschnitt hat zurückgelegt jeder Personenwagen 4390, jeder Güterwagen 2400, jeder Kohlenwagen 2000 und im Ganzen jeder Wagen 2270 Meilen. Eingetragen haben im Durchschnitt pro Achsenmeile: die Personenwagen 32.16, die Güterwagen 26.70, die Kohlenwagen 17.16, im Ganzen jeder Wagen 22.44 fr.

Die gesammte im abgelaufenen Dienstjahre beförderte Last an Transporten von Personen, Gütern, Kohlen etc. beträgt beiläufig 13 Millionen Zentner.

Eine so starke Benützung und Belastung des Materials konnte begreiflicher Weise nicht ohne Einfluß bleiben auf die Unterhaltungskosten desselben. Diese haben sich gegen das Vorjahr bedeutend erhöht und betragen

für die Lokomotiven . . .	46,924 fl.,	pro Meile 22.04 fr.
" " Personenwagen . . .	11,578 " "	Achsm. 0.715 " "
" " Güterwagen . . .	12,220 " "	" " 0.494 " "
" " Kohlenwagen . . .	16,788 " "	" " 0.328 " "

Der Verbrauch der Lokomotive hat betragen:

	an Coles und Kohlen:	pro Zugmeile
a) bei Personenzügen an Coles	6,209,300 Pfd.	113.64 Pfd. zu 41.4 fr.
b) " Kohlenzügen an Kohlen	11,652,600 " "	159.35 " zu 38.2 " "
Zusammen	17,861,900 Pfd.	

2) an Holz . . . . .	1131.44 Kubikmeter	0.009 R.M. zu 1.19 "
3) " Knochenöl . . . . .	26599.51 Pfd.	0.208 Pfd. zu 4.16 "
4) " Talg . . . . .	1817.88 " "	0.014 " zu 0.29 "

Die Pensions- und Unterstützungs-Kasse der Angestellten, der in diesem Jahre gegründete Sterbekassenverein, so wie die schon seit längerem bestehenden Krankenkassen der Werkschäfte- und Bahnhof-Arbeiter sind Institute, welche, aus der freien Vereinigung der Angestellten hervorgegangen, eine ungemein wohlthätige Wirkung äußern, da sie die beruhigende Gewißheit einer Unterstützung in Krankheitsfällen, so wie in Todesfällen zu Gunsten der Hinterbliebenen gewähren.

Der Stand der Unterstützungs-Kasse ist folgender: Bestand am 1. Oktober 1856 58,530 fl. Einnahmen pro 1856—57 . . 13,267, Ausgaben 2250 fl., somit Bestand Ende 1856—57 . . 69,547 fl.

## Erfindungen und Verbesserungen.

### Ueber Challeton's Verfahren der Torfbereitung,

dessen in Nr. 46 der Eisenbahn-Zeitung von 1847 nach einer Mittheilung des Hrn. Prof. Rühlmann ausführliche Erwähnung geschah, liegt nun auch ein Bericht der Herren G. Lütken und Dr. G. Meyn vor, welche von dem landwirthschaftlichen Generalverein für das Herzogthum Holstein beauftragt waren, das sogenannte „Torfconcentrationsverfahren“ des Herrn Challeton an Ort und Stelle zu prüfen und bezüglich seiner Anwendbarkeit auf Holstein zu begutachten. Von dem fraglichen gutachtlichen Bericht ist in mehreren Zeitschriften ein Auszug mitgetheilt, der bei der Wichtigkeit des Gegenstandes auch hier einen Platz finden mag.

Das Prinzip des Challeton'schen Verfahrens ist, die vorkommenden verschiedenen Torfarten nicht bloß zu vermischen, sondern sie auch bis zur möglichst großen Feinheit zu verkleinern, oder aber die feineren Theile herauszuschlämmen, dann durch Ueberschuß von Wasser in eine so dünne Masse zu verwandeln, daß der Torf wie eine Flüssigkeit an seinen Platz fließt und sich aus dem flüssigen Brei allmählig zu Boden senkt, daher ganz nach den Gesetzen der Schwere sich ablagert, und bei möglichster Abwesenheit der leeren Räume, vermöge eigener Kontraktion, durch Segen und Schwinden den höchsten Grad von Dichtigkeit und Festigkeit erreicht, welcher bei diesem Stoffe überhaupt erzielt werden kann. Eigentlich ist die ganze Arbeit einer groben Papierfabrikation zu vergleichen und gänzlich nach dem Schema einer solchen eingerichtet. Das Verhältniß des Fabrikats zu dem Rohprodukt in Dichtigkeit und Festigkeit ist demnach auch ganz dasselbe wie zwischen dem harten, regelmäßig verpackten Papier und den weichen, unregelmäßig aufgebauchten Lumpen. Vielleicht am schnellsten durch diesen Vergleich kann man sich über die ganze Zusammenstellung der Apparate und ihre Wirksamkeit orientiren und die Zweifel beseitigen, welche aufstauen könnten, wenn man hört, daß sich der kondensirte Torf lediglich durch Ausschläm- mung und durch Bodensatz aus der breiigen Masse bilden soll.

Das Wesentlichste über die Ausführung, so weit diese von den Vericht- erstattern zu Montanger bei Paris und in dem noch vorzüglicheren und instruktiveren Etablissement von Roy in St. Jean bei Neuschâtel besichtigt werden konnte, ist folgendes. Der Moor- oder Wiesentorf, der allein sich zu der in Rede stehenden Behandlung eignet, bildet am ersten Orte ein Lager von 10 bis 12' Tiefe, welches mit Kanälen durchschnitten ist, die mit Röhren für die Zwecke der Ausbeutung besahren werden. An der Stelle, wo man den Torf nicht, wie von der Oberfläche bis auf den tiefsten Untergrund das Ganze auf einmal weggenommen, und da die Wiesenfläche nur etwa 1 bis 2' über dem Wasserspiegel steht, so geschieht der Stich größtentheils unter Wasser, und zwar so, daß man den Torf nicht ketschert, sondern durch ein eigenes Instrument in