

Es dürfte sich jedoch empfehlen, bei stärkeren Achsen etwas geringere Belastung als die angegebene zu wählen, da bei denselben auf ein gleichmäßiges und gutes Durchschneiden weniger zu rechnen ist als bei schwächeren Achsen. (Schluß folgt.)

Deutsche Eisenbahnen.

Leipzig-Dresden.

Dem „Geschäftsbericht des Directoriums der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie über das Jahr 1857 für die 24. Generalversammlung“ ist Nachstehendes zu entnehmen.

Die speziellen Aufstellungen zeigen, daß aus den Erträgen dieses Betriebsjahres sehr bedeutende Summen auf Vermehrung der Betriebsmittel verwendet worden sind, wie sie der gesteigerte Verkehr forderte. Dieser außerordentlichen Ausgaben ungeachtet, hat sich ein Reinertrag ergeben, welcher den des vorhergegangenen Jahres wesentlich übersteigt.

Transportmittel. Im Jahre 1857 sind 6 neue stärkere Lokomotiven mit Tendern aus den Betriebseinnahmen für die Summe von 99,586 Thlr. angeschafft, dagegen ist eine von den älteren schwachen Maschinen abgebrochen worden. Am Ende des Jahres 1857 bestanden die Transportmittel aus: 41 Lokomotiven in dienstfähigem Stande, 36 Tendern auf 6 Rädern, 939 Wagen, und zwar: 110 Personenwagen mit 4096 Plätzen und 829 andere Transportwagen zu 105,420 Ztr. Ladung. Unter diesen 829 Lastwagen laufen 2036 Achsen, wovon 432 Achsen mit Bremsen versehen sind.

Die Zahl der Lastwagen ist um 131 Stück vermehrt worden, wovon 35 Stück, so wie 3 neue Personen-Salonwagen, aus den Betriebseinnahmen mit 67,050 Thlr. zu bestreiten waren.

Betrieb. Im Personen- und Güterverkehr wurde eine Einnahme von 2,243,621 Thlr. erlangt, 370,721 Thlr. mehr als im Jahr 1856. Davon kommen 84,578 Thlr. auf den Magdeburger Antheil, und 2,159,043 Thlr. auf die Leipzig-Dresdener Strecke.

In letzter Summe sind die Einnahmen aus dem direkten Verkehr mit fremden Bahnverwaltungen mit enthalten. Es zerfällt solche in 691,630 Thlr. für Personen, und 1,467,413 Thlr. für Gütertransport.

Es sind Personen befördert worden:

	überhaupt	im Verkehr zwischen Leipzig u. Dresden	im Verkehr mit andern Bahnen
in 1. Kl.	16,066 = 2.0 Proz.	5,538	10,528
" 2. "	180,277 = 22.8 "	83,124	97,153
" 3. "	594,462 = 75.2 "	448,925	145,537
Zusammen	790,805	537,587	253,218
		für 368,099 Thlr.	für 305,826 Thlr.

Für Militärtransporte, Extrazüge und andere außergewöhnliche Leistungen im Personenverkehr wurden eingenommen 17,705 Thlr.

Die Einnahmen im Personenverkehr betragen 78,630 Thlr. mehr als im Jahre 1856.

Der Güterverkehr hat durch das Zusammentreffen verschiedener außerordentlichlicher Umstände im Jahre 1857 eine Höhe erreicht, welche außer aller Berechnung lag. Nur durch die größten Anstrengungen des Dienstpersonals und die Heranziehung fremder Betriebsmittel, wo die eigenen nicht hinreichten, ist es gelungen, diesen großen Verkehr zu bewältigen. Es ist damit eine Frachteinahme von 1,467,413 Thlr. erlangt worden, welche die des vorhergegangenen Jahres um 289,048 Thlr. übersteigt. Für diese Einnahme sind an Gütern jeder Art 122,437,561 Ztr. auf eine Meile Transportweite berechnet, befördert worden.

Die Ausgaben für Fuhrlöhne, Frachtabatt, Entschädigungen und andere dem Frachtverkehr zur Last fallende Spesen betragen 86,321 Thlr. und sind von der vorstehenden Brutto-Einnahmesumme abgeschrieben, so daß solche in dem Rechnungsabschlusse nur mit 1,381,092 Thlr. erscheint.

Verkehr und Einnahmen seit Eröffnung der Bahn waren:

	Personenverkehr.	Güterverkehr.
Im J. 1839	411,531 Pers. für 291,304 Thl.	3,850,223 Ztr. u. f. 84,632 Thl.
" 1842	382,284 " 322,471 "	11,680,938 " 212,556 "
" 1845	455,746 " 362,291 "	12,786,913 " 242,034 "
" 1848	477,428 " 337,279 "	15,240,413 " 278,099 "
" 1851	601,788 " 480,000 "	27,813,254 " 465,707 "
" 1854	630,504 " 527,792 "	55,884,296 " 825,150 "
" 1857	790,805 " 691,630 "	122,437,561 " 1,467,412 "

Bahnunterhaltung. Die Ausgaben für Bahnunterhaltung überhaupt betragen 209,841 Thlr. Von dieser Summe fallen 47,793 Thlr. auf Gehalte und Löhne. Die Unterhaltung der Fahrgeleise ist mit 76,849 Thlr. aufgeführt, davon sind jedoch für die eigentliche Unterhaltung der Fahrgeleise auf der Bahn nur circa 22,000 Thlr. verwendet, die übrigen 54,849 Thlr. sind für die umfangreiche Anlage von neuen Betriebsgeleisen u. s. w. auf den Bahnhöfen verausgabt worden. Die Hälfte der oben angegebenen Summe und zwar 104,693 Thlr. fällt auf Unterhaltung der Bahn, während die andere Hälfte mit 105,147 Thlr. für Umbau resp. Herstellung von neuen Gebäuden, Anlagen von neuen Betriebsgeleisen u. verwendet worden ist.

Lokomotivenheizung. Im verfloßenen Jahre wurden zur Heizung der Lokomotiven verbraucht:

19,237,650 Pfd. Coles,
660,000 " Steinkohlen,
1,127,600 " Braunkohlen

und dafür, einschließlich des Holzes zum Anfeuern, Reparatur der Coleskörbe, Colesprämie u. in Summa 112,972 Thlr. verausgabt. Wenn das oben angegebene Quantum Steinkohlen nach deren Wirkung für 440,000 Pfd. Coles und das der Braunkohlen für 465,590 Pfd. Coles angenommen werden dürfen, so ist ein Quantum von Brennmaterial gleich 20,143,240 Pfd. Coles verbraucht worden. Die Lokomotiven durchliefen 141,667 1/2 Meilen und es kommen durchschnittlich 142.18 Pfd. auf die Meile, gegen 124.70 Pfd. im vorhergegangenen Jahr. Die Kosten für eine Lokomotivmeile betragen 23.92 Ngr.

Lokomotivenreparatur. Die Reparaturkosten für Lokomotiven und Tender betragen für 141,667 1/2 durchgefahrene Lokomotivmeilen 36,690 Thlr. in Summa, und 7.76 Ngr. auf die durchgefahrene Lokomotivmeile.

Zugkraft. Im Betriebsjahre 1857 haben die gesammten Ausgaben für Zugkraft, einschließlich der Auslagen für Putzen und Schmieren der Wagen, 213,504 Thlr. betragen, pro Lokomotivmeile 1 Thlr. 15 Ngr. 2.10 pf. Da im Ganzen 6,691,909 Achsenmeilen durchlaufen wurden, so kommen 47.23 Achsenmeilen auf eine Lokomotivmeile.

Wagenreparatur. Für Wagenreparatur sind 54,895 Thlr. verausgabt worden, und zwar: 12,712 Thlr. für Personenwagen; 19,727 Thlr. für bedeckte Lastwagen; 8009 für offene Lastwagen; 14,447 für Achsen und Räder, wobei zu bemerken, daß 319 Radreifen durch neue ersetzt, 1172 Paar Räder abgedreht und 44 neue Achsen eingezogen worden sind. Gebrochen sind 5 Achsen während des verfloßenen Betriebsjahres.

Die Wagen durchliefen

auf der eigenen Bahn	a) die Personenwagen 1,057,646	} 3,728,787 Meilen
	b) die Lastwagen 2,671,141	
auf fremden Bahnen	a) die Personenwagen 125,682	} 1,956,135 "
	b) die Lastwagen 1,830,453	
Zusammen 5,684,922 Meilen.		

Die sämmtlichen Unterhaltungskosten lassen sich demnach wie folgt berechnen

1) der Wagen auf	2.13 pf. pro Achsenmeile
2) der Achsen und Räder	0.76 " " "
Zusammen 2.89 pf. pro Achsenmeile.	

Unterstützungskasse. Durch die in letzter Generalversammlung gewährten 5000 Thlr. hat sich der Kapitalbestand auf 65,837 Thlr. erhöht. Im Jahre 1856 wurde derselbe mit 58,361 Thlr. abgeschlossen. Die im Jahre 1857 an 76 Wittwen, 14 Waisen, 8 Invaliden und sonst Berechtigte ausbezahlten Unterstützungen betragen 4142 Thlr.

Schweizerische Eisenbahnen.

Die Schweiz scheint beinahe an dem Punkt angelangt, wo es in Gefahr kommt, zu viel Eisenbahnen zu erhalten. Dieß sucht eine Brochüre darzutun, welche so eben mit dem Titel: „Thatsachen statt Fäuschungen. Ein Blick auf das Schweizerische Eisenbahnwesen und zunächst auf die neuen bestehenden Projekte. Von einem schweizerischen Ingenieur“ erschienen ist. Die Tendenz dieser Schrift ist, die Nothwendigkeit, Zweckmäßigkeit und Rentabilität der neuen im Kanton Bern projektirten Bahnen, welche mehr oder weniger Konkurrenzbahnen des Centralbahnebes bilden, zu bestreiten und enthält in 3 Abschnitten 1) den Stand der schweizerischen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1857 und Vergleichen mit den Eisenbahnen des Auslandes; 2) das neue bernische Eisenbahnen *) in technischer und finanzieller Beziehung; 3) Beleuchtung des Rentabilitätsgutachtens betreffend die Oltenbahn.

Uns interessiert am meisten die im ersten Abschnitt gegebene Uebersicht von den schweizerischen Eisenbahnen am Schluß des Jahres 1857, die wir nachstehend mittheilen. (Siehe die Tabelle der folgenden Seite.)

In diesen 379 1/10 Stunden (à 4800 Meter, = 246 Meilen) konjessionierter Bahnen sind noch als ernstlich projektirt und mit nicht weniger Berechtigung als manche der vorliegenden zu zählen:

- 1) Die Münstertalbahn (Sonceboz-Delsberg, Pruntrut, Basel) mit 21 Stunden
- 2) Die Gotthardbahn (Luzern, Schwyz, Altorf, St. Gotthard, Viadca) 26 "
- 3) Die badische Staatsb. (Fraschingen-Schaffhausen-Thalgen) 5 1/10 "
- 4) Die Toggenburgerbahn (Nichterchwyl-Rapperschwyl und Uznach-Uzwyl) 8 1/10 "
- 5) Konstanz-Romanshorn-Norschach 7 1/10 "
| Zusammen 68 1/10 St. | |

*) Bestehend aus den projektirten Linien: Basel-Delsberg-Biel, Delsberg-Pruntrut-Delsberg, Biel-Neuenstadt, Biel-Schönbühl, Bern-Lhun und Oltenwestbahn (Bern-Gutlebach-Luzern), zusammen gegen 61 1/4 schweiz. Stunden.