

Von den im Ganzen verwendeten 137,061 Ztr. Coles waren 21,724 Ztr. Ruhr-Coles und 115,337 Ztr. Saar-Coles aus dem Holzhanerthal. Das im Ganzen verwendete Quantum Holz bestand aus 2788 Klaftern geößtem Tannen- und Fichtenholz, 2184 Klaftern buchen Scheitholz, so wie aus 499 Klaftern unbrauchbar gewordener Langschwellen und sonstigem Abfallholz.

Der Aufwand zum Schmieren der Lokomotive und Tender betrug im Ganzen 14,687 fl., pro Meile 4.72 fr.; der Kostenaufwand für das Reinigen der Lokomotive und Tender betrug 13,485 fl., somit für eine Meile 4.33 fr.

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotive und Tender betragen im Ganzen 78,625 fl., somit im Durchschnitt für eine Meile 25.26 fr.

Der Gesamtaufwand für die Lokomotive betrug 261,707 fl., somit für eine Meile 1 fl. 24.09 fr.

In Prozenten ausgedrückt, beträgt 2) der Gesamtaufwand für Lokomotive und Tender (d. h. Heizen, Schmieren, Reinigen und Reparieren) 8.07 Proz. der Bruttoeinnahme, 19.57 Proz. der Gesamtausgabe; 2) der Aufwand für Feuerung der Lokomotive (154,910 fl.): 4.77 Proz. der Bruttoeinnahme und 11.58 Proz. der Gesamtausgabe.

Bis Ende 1850 waren vorhanden 1300 Wagen jeder Art, welche zusammen im Lauf des Jahres zurückgelegt haben 7,805,356 Achsmeylen.

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Wagen haben im Ganzen 134,980 fl. betragen und daher im Durchschnitt für jeden Wagen und die Achsmeyle 1.04 fr.

Der Aufwand für das Schmieren der Wagen betrug 30,553 fl., so daß sich der durchschnittliche Aufwand für jede von einem Wagen durchlaufene Achsmeyle auf 0.2278 fr. berechnet.

Der Aufwand für Reinigen der Wagen betrug 7736 fl. oder für die Achsmeyle 0.0577 fr.

Die für Schmieren, Reinigen und Reparieren der Wagen erwachsenen Kosten betragen mithin auf eine Achsmeyle berechnet 1.2919 fr.

Der Gesamtaufwand für die Unterhaltung der Bahn und der Gebäude, einschließlich der Gehalte des Bahnaufsichtspersonals und aller sonstigen Ausgaben für den Bahndienst beträgt für eine Meile 16,816 fl. und zwar für die Unterhaltung des Bahnkörpers, der Brücken, Dohlen und Wegübergänge, des Fundaments der Schienengeleise, der Schwellen, der Schienen und deren Befestigung, so wie der Einfriedigung der Bahn 11,174 fl., für die Unterhaltung des Bahnkörpers, so wie des Ober- und Unterbaues allein 10,639 fl.

Im Einzelnen betragen die Kosten der Unterhaltung pro Meile:

1) des Bahnkörpers	40.0 Meilen	320 fl. 54 fr.
2) des Fundaments der Schienengeleise	70.0 "	1575 " 57 "
3) der Schienenunterlage oder Schwellen	76.0 "	1733 " 25 "
4) der Schienen und deren Befestigung	76.0 "	2173 " 59 "
5) der Einfriedigung	40.0 "	134 " 11 "

Vertheilt man die Unterhaltungskosten des Bahnkörpers und des Ober- und Unterbaues auf das über die Bahn gegangene, auf eine Meile reduzierte Brutto- und Nettogewicht (erstere beträgt einschließlich der Lokomotive 26,362,751 Tonnen und letztere 5,881,754 Tonnen), so kommt auf eine Tonne Bruttogewicht (d. h. eine Tonnenmeile) ein Kostenaufwand von 0.969 fr., und auf eine Tonne Nettolast ein durchschnittlicher Aufwand von 4.341 fr.

Werden nur die Ausgaben gerechnet, welche man der transportirten Last proportional annehmen kann, nämlich die Kosten der Bahnregulirung und der Schienen nebst Befestigungstheilen, so kommt auf eine Tonne Bruttogewicht ein Kostenaufwand von 0.649 fr. und auf eine Tonne Nettolast ein durchschnittlicher Aufwand von 2.907 fr.

Deutsche Privat-Eisenbahnen.

I. Hessische Ludwigsbahn.

Dem Geschäftsbericht des Direktors der Hessischen Ludwigsbahn an den Verwaltungsrath über den Bau und Betrieb der Bahn im Jahre 1857 ist Nachstehendes entnommen.

In Bau begriffen sind die beiden Bahnstrecken: Mainz-Wingen und Mainz-Aschaffenburg, für dieselben waren bis Ende 1857 verausgabt 2,730,000 fl.

Die Betriebsrechnung des Jahres 1857 schließt ab mit einer Gesamteinnahme von 393,126 fl., einer Gesamtausgabe von 150,248 fl. und einem Reinertrag von 242,878 fl. Von dem Aktienkapital repräsentirt dieser Reinertrag 6.071 Proz.

Es wurden aus dem Personenverkehr einschließlich aller Nebenerträge im Ganzen eingenommen 245,900 fl. und zwar wurden auf der im eigenen Betriebe stehenden Strecke von Mainz bis Worms 479,202 Personen mit einer Einnahme von 221,465 fl. befördert, während die Gesamtzahl der zur Beförderung gelangten Personen 674,284 ausmacht. Verkehr und Einnahmen zwischen Mainz und Worms theilen sich nach den verschiedenen Wagenklassen wie folgt:

Personen	7,706	oder 1.61 Proz.	in 1. Klasse	für 13,626 fl. oder 6.15 Proz.
"	124,047	" 25.89 "	" 2. "	" 90,416 " " 40.83 "
"	347,449	" 72.50 "	" 3. "	" 117,423 " " 53.02 "
				479,202 oder 100 Proz. 221,465 fl. oder 100 Proz.

Im Durchschnitt durchfuhr sonach jede Person 2.93 Meilen und brachte 27.72 fr. ein. Auf die ganze Bahnlänge reduziert wurden 235,845 Personen befördert.

Auf der Strecke von Worms bis zur bayerischen Grenze wurden 195,082 Personen befördert, welche ein Erträgniß von 7526 fr. lieferten.

Pro Meile belief sich die Einnahme aus dem Personenverkehr auf 38,182 fl. An Nebenerträgen für den Transport von Reisegepäck, Traglasten und Equipagen wurden vereinnahmt 16,868 fl. Der Viehtransport lieferte 7803 fl. Güter aller Art wurden befördert 1,248,184,08 Ztr., welche eine Einnahme lieferten von 116,425 fl.

Von dem Gesamt-Gütertransport entfallen: Frachtgüter, auf den Lokalverkehr 281,739.52 Ztr., auf den durchgehenden Verkehr 686,144.56 Ztr., Kohlen und Steine 280,300 Ztr.

Die Betriebskosten beliefen sich auf 150,248 fl. oder 38.22 Proz. von den Betriebseinnahmen.

Die Betriebsausgaben betragen für die Meile Bahnlänge 25,041 fl., für jede Zugmeile 5 fl. 2.5 fr. und vertheilen sich:

auf die allgemeine Verwaltung	8,606 fl. oder 5.73 Proz.
" " Transportverwaltung	99,105 " " 65.97 "
" " Bahnverwaltung	42,487 " " 28.27 "
" Zinsen und Provisionen	50 " " 0.03 "
150,248 fl. oder 100 Proz.	

Mit dem Fahrmaterial wurden folgende Dienstleistungen verrichtet:

Die Lokomotiven haben durchlaufen 24,278 Meilen bei Personenzügen, 5519 Meilen bei Güterzügen, zusammen 29,797 Meilen, wobei an Heiz- und Schmiermaterial verwendet wurde: Holz für 651 fl., 17,149 Ztr. Coles und 9871 Ztr. Kohlen für 20,948 fl., 7406 Pfd. Maschinenöl und 2106 Pfd. Talg für 3414 fl., mithin betragen die Gesamtkosten 25,013 fl. und für die zurückgelegte Meile 50.34 fr.

Wasserförderung, Reinigen und gewöhnliche Unterhaltung der Maschinen erforderten 3357 fl. 17½ fr., pro Zugmeile 6.72 fr.

Die Reparaturen an den Lokomotiv-Rad-Bandagen betragen 12,795 fl., es sind darin inbegriffen 6323 fl. für neue Lokomotiv-Rad-Bandagen aller Art, welche aus dem Erneuerungsfonds beschafft wurden; abzüglich dieser Summe verbleiben 6473 fl. oder 13.2 fr. pro Zugmeile.

Die eben detaillirten Kosten betragen zusammen 34,843 fl. und pro Zugmeile 1 fl. 10.8 fr.

Der Colesverbrauch ist, so lange die Bahn im Betriebe, sich fast ganz gleich geblieben, derselbe belief sich im Durchschnitt bei Personenzügen auf 76.50 Pfd. pro Meile.

Von den beim Transportdienst verwendeten 36 Personenzügen mit 1528 Pflügen, 94 Gepäck- und Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 11,700 Ztr. wurden auf eigenen und fremden Bahnen 769,286 Achsmeylen zurückgelegt, während fremde Wagen auf der Ludwigsbahn 304,824 Achsmeylen durchliefen.

Die Wagen erforderten für Schmier- und Fuhrmaterial 2097 fl., für Löhne an Wärter und Fuher 4485 fl., zusammen 6582 fl., sonach 0.51 fr. pro Achsmeyle; für Reparaturkosten 6290 fl. oder 0.49 fr. pro Achsmeyle, im Ganzen für Unterhaltung und Reparatur 12,873 fl., gleich 1.00 fr. pro Achsmeyle.

Ferner wurden zu Lasten des Erneuerungsfonds neue Wagenrad-Bandagen im Betrage von 1727 fl. beschafft.

Sämmtliches Fahrmaterial, einschließlich der Lokomotiven, kostete für Unterhaltung und Reparatur zusammen 47,716 fl., mithin für jede von den Lokomotiven zurückgelegte Zugmeile 1 fl. 36 fr. und für jede durchlaufene Achsmeyle 3.7 fr.

Der Fahrdienst war ein geregelter und hat keinerlei Störungen erlitten.

Man hatte nur einen Unglücksfall zu beklagen; am 9. Februar, in der Nähe der Station Lanbenheim, fuhr beim Abperren des Dampfes an der bayerischen Maschine „Dweich“ ein, sich gerade dem Stand des Maschinenführers gegenüber befindlicher Wärmehahn heraus und traf den in Diensten der Pfälzischen Bahn stehenden Lokomotivführer Philippi, welcher dadurch augenblicklich seinen Tod fand. Der Zug war alsbald zum Stehen gebracht und ein weiterer Unfall nicht zu beklagen.

Der Bestand der Pensions- und Unterstützungskasse belief sich am 31. Dezember 1856 auf 8795 fl. Im Jahre 1857 wurden dafür vereinnahmt 3208 fl. und ist der Aktiobestand Ende 1857 . . 12,003 fl. Der Fonds hat sonach die in den Statuten des Vereins vorgesehene Höhe erreicht, um vorkommenden Falles Pensions-, Wittwen- oder Waisengehalt auszahlen zu können.

II. Holsteinische Bahnen.

Dem Geschäftsbericht der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1857 entnehmen wir folgende allgemeine statistische Notizen: