

ferner durch die von Bayern für zu viel bezahlten Pacht (wegen des Betriebes der Nischaffenburg-Kahler Bahnstrecke) erhaltenen Rückvergütungen auf 85,430 fl. erhöht. Dievon wurde eine Superdividende von 2 Proz. vertheilt und 30,000 fl. dem Reservefonds überwiesen.

Der Dienst auf der Bahn ist im Laufe des Jahres 1857 im Ganzen mit Ordnung und Regelmäßigkeit gehandhabt worden. Man hatte keinen besonderen Unfall zu beklagen.

Dem Bericht des Direktors Sobel entnehmen wir über den Betrieb noch folgende Detailangaben.

Von den Gesamteinnahmen aus dem Transportdienst zu 446,109 fl. entfallen 220,803 fl. = 49.6 Proz. für die Beförderung von 475,402 Personen und 197,309 fl. = 44.0 Proz. für 2,122,360 Ztr. Frachtgüter.

An der Personenbeförderung partizipirt der Lokalverkehr mit 415,499 Personen und 163,918 fl. und der direkte Verkehr mit Bayern, Sachsen etc. mit 59,903 Personen und 56,885 fl.

Es fuhrten in

1. Klasse	6,050 Personen =	1.27 Proz.
2. „	118,555 „ =	24.94 „
3. „	350,797 „ =	73.79 „

Eine Person ertrag durchschnittlich 27.78 fr. Sämmtliche Personen, reduziert auf Eine, haben an Meilen zurückgelegt 1,241,225. Im Durchschnitt hat jede Person Meilen durchfahren 2.61 und pro Meile eingebracht 10.67 fr.

Von dem Gesamt-Gütertransport entfallen auf den Lokalverkehr 519,283.3 Ztr. mit 37,608 fl., auf den direkten Verkehr 1,603,077 Ztr. mit 159,701 fl.

Im Durchschnitt hat 1 Ztr. Frachtgut eingetragen 5.578 fr. Sämmtliche Frachtgüter, reduziert auf 1 Ztr., haben an Meilen zurückgelegt 10,518,275. Im Durchschnitt hat jeder Ztr. Gut Meilen durchfahren 4.956 M. und pro Meile ertragen 1.126 fr.

Es wurden im Ganzen bei 5236 Fahrten zurückgelegt 23,568 Meilen. Dabei wurden verwendet eigene und fremde 81,843 Personen- und Güterwagen mit 383,249 Wagenmeilen und 952,121 Achsenmeilen.

Von 9 Lokomotiven wurden zum Vollzuge vorstehender Transporte 25,172 Meilen zurückgelegt.

Die Ausgaben für den Betrieb berechnen sich (bei einer reinen Ausgabe von 217,839 fl.):

1) Für die Unterhaltung der Bahn pro Bahnmeile bei einer Ausgabe von 15,688 fl. und 5.546 Meilen Länge auf 2829 fl. oder 7.2 Proz. der Gesamtbetriebsauslagen.

2) Für die Unterhaltung der Dienstgebäude zu 2156 fl. oder 0.99 Proz.

3) Für die Transportverwaltung zu 183,305 fl. oder 84.147 Proz.

4) Für Verwaltungskosten zu 10,661 fl. oder 4.894 Proz.

5) Für den Betrieb der Werkstätten zu 4600 fl. oder 2.112 Proz.

Die Betriebsausgaben betragen von der Totaleinnahme 48.545 Proz.

Nach Maßgabe der reinen Betriebsausgaben berechnen sich die Kosten: pro Zugmeile eines Wagenzuges zu 9 fl. 14 $\frac{1}{2}$ fr., pro Wagenachsemeile zu 13.73 fr. und pro Bahnmeile zu 39,278 fl. 35 fr.

Nach Maßgabe der Totaleinnahme berechnet sich die Bruttoeinnahme: pro Zugmeile eines Wagenzuges zu 19 fl. 2 fr., pro Wagenachsemeile zu 28.28 fr. und pro Bahnmeile 80,911 fl. 6 fr.

Bei der Nettoeinnahme von 230,894 fl. berechnet sich der Nettoertrag: pro Zugmeile eines Wagenzuges zu 9 fl. 48 fr., pro Wagenachsemeile zu 14 fl. 55 fr. und pro Bahnmeile zu 41,632 fl. 31 fr.

Der Brutto-Kohlenverbrauch, excl. des für die Reservemaschine verwendeten Kohlenverbrauches, berechnet sich durchschnittlich bei einem Verbrauch von 37,547 Ztr. Coles und 7328 Ztr. Steinkohlen auf 178 Pfd. pro Meile. Für die Wagenachsemeile berechnet sich der Kohlenverbrauch auf 4.71 Pfd.

Holz zur Anheizung wurde gebraucht: 50,285 Pfd. Tannenholz, pro Kubikfuß $\frac{1}{2}$ Pfd. = 3592 Kubikfuß und 47,500 Pfd. Eichenholz, pro Kubikfuß $\frac{3}{5}$ Pfd. = 1358 Kubikfuß, gibt pro Lokomotiveile 0.196 Kubikfuß und pro Anheizung $\frac{3}{4}$ Kubikfuß.

Die Reparaturkosten pro Lokomotiveile berechnen sich bei einem Aufwande von 22,589 fl. und 25,172 Meilen auf 53.84 fr.

Die Reparaturkosten pro Wagenachsemeile bei einer Ausgabe von 4080 fl. und 173,569 Achsenmeilen auf der eigenen und 4182 vergl. auf der Bayerischen Bahn, berechnen sich auf 1.377 fr. Nüßel zum Schmieren wurde pro Wagenachsemeile 0.0091 Pfd. = 0.291 Loth verbraucht.

In Bezug auf die Ausgaben ist im Allgemeinen zu erwähnen, daß solche bei einer kleinen Bahn außer Verhältniß höher kommen müssen als wie bei einer größeren Bahn, weil mehrere der Ausgabeposten auch zum Betriebe einer längeren Bahn genügen würden. Die Ausgleichung dieses ungünstigen Verhältnisses findet sich in der höheren Einnahme einer Lokalbahn mit einem konstanten, lebhaften Verkehr.

Schweizerische Eisenbahnen.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Aus dem Bericht des Verwaltungsrathes der Vereinigten Schweizerbahnen an die den 11. Mai 1858 abgehaltene Generalversammlung der Aktionäre, umfassend den Zeitraum vom 20. April bis 31. Dezember 1857, ist Folgendes zu entnehmen.

Nachdem die am 20. April 1857 zur ersten konstituierenden Generalversammlung der Aktionäre der Vereinigten Schweizerbahnen zusammengetretenen Aktionäre der ehemaligen St. Galler-Appenzeller-, Südost- und Glattthalbahn-Gesellschaften die Annahme der Statuten beschlossen und die ihnen zustehende Wahl des Verwaltungsrathes vorgenommen hatten, konstituirte sich dieser am darauf folgenden Tage durch die Wahl seines Präsidenten, Vizepräsidenten und Sekretärs. Nach der Konstituierung der Gesellschaft erfolgten sofort die geeigneten Schritte, um die Genehmigung der Statuten von Seite der Regierungen derjenigen Kantone, durch welche sich das Bahnetz zieht, einzuholen. Da die Gesellschaft durch den Fusionsvertrag vom 4. September 1856 Eigenthümerin der vom Kanton Aargau f. Z. dem Hause G. Schultheß & Comp. in Zürich erteilten Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brugg über den Vözberg an die aargauische Grenze bei Baselaugst geworden waren, diese Konzession aber im Laufe des Berichtsjahres abließ, so kam man um Erneuerung und Uebertragung derselben auf die eine Gesellschaft ein. Es wurde diesem Gesuche unterm 14. Juli in der Weise entsprochen, daß für die Linie durch den Kanton Aargau auch andere Tracés, als dasjenige über den Vözberg, gewählt werden können. Mit der K. württembergischen Staatsbahn trat die Gesellschaft in direkte Verkehrsbeziehungen für den Personen- und Gütertransport, in Folge welcher von den Hauptstationen der Vereinigten Schweizerbahnen nach denjenigen der K. württembergischen direkte Billets ausgegeben und die Verladung und Verzollung der Güter in Norschach und Friedrichshafen durch ein eigens hiefür aufgestelltes Agenturbureau besorgt werden. Auch der Verkehr mit den K. bayerischen Bahnen gestaltete sich befriedigend und ebenso hatte man Gelegenheit, mit dem deutschen Eisenbahnverband in freundschaftliche Beziehungen zu treten.

Mit Schluß des Jahres 1856 betragen auf der ehemaligen Südostbahn die sämmtlichen Arbeitsleistungen des englischen Generalaufsehers 307,683 Schachttrüthen. In Regie oder Vergebung einzelner Bauwerke waren ausgeführt worden 38,985 Schachttrüthen. Von der Glattlinie war damals die Strecke Wallisellen-Uster im Betriebe, auf derjenigen von Uster nach Wegikon hatte der Unterbau begonnen. Noch nicht zum Baubeginn reif war dagegen die Abtheilung Wegikon-Rapperschwyl. Die St. Gallenlinie war seit dem 22. Oktober 1856 vollständig im Betriebe. Die im Bau befindlichen Linien sind in 8 Sektionen getheilt. Die Sektion Norschach-Balgach wurde in 5 Bauwerke eingetheilt. Die Gesammtlänge derselben beträgt 56,382 Fuß. Die 4 ersten Bauwerke von Norschach bis St. Margrethen sind wegen des künftigen Anschlusses der Bodenseegürtelbahn doppelspurig angelegt. Schon mit dem 21. August konnte die erste Probefahrt von Norschach bis Rheineck stattfinden und am 26. August wurde dieselbe dem Betriebe übergeben. Die zweite Sektion Balgach-Seunwald erstreckt sich auf eine Länge von 65,043 Fuß und umfaßt 2 Bauwerke. Die dritte Sektion Seunwald-Trübbach, eine Bahnstrecke von 80,524 Fuß umfassend, ist in 3 Bauwerke eingetheilt. Die vierte Sektion Trübbach-Sargans-Rheinbrücke und Sargans-Wallenstadt ist in 5 Bauwerke, die sich auf eine Länge von 80,418 Fuß erstrecken, eingetheilt. Die fünfte Sektion erstreckt sich von der Rheinbrücke bis Chur in einer Länge von 65,450 Fuß. Die sechste Sektion Wallenstadt-Weesen-Glarus umfaßt 8 Bauwerke, wovon 5 dem Wallensee entlang gelegen sind und die 3 übrigen von Weesen bis Glarus sich erstrecken. Die Gesammtlänge beträgt 93,209 Fuß. Die siebente Sektion von Rapperschwyl nach Weesen, auf eine Länge von 94,300 Fuß sich erstreckend, umfaßt 6 Bauwerke. Die achte Sektion Uster-Rapperschwyl endlich, ein Bestandtheil der Glattthalbahn, enthält 5 Bauwerke und ihre Länge beträgt 72,100 Fuß. Das im November 1856 in Akford gegebene Bauwerk Uster-Wegikon wurde binnen Jahresfrist ausgeführt und den 10. November dem Betriebe übergeben.

Für die noch im Bau begriffenen Strecken sind 89 Blechbrücken von 12 bis 36 Fuß Lichtweite, 9 Gitterbrücken von 40 bis 80 Fuß Lichtweite und 1 Gitterbrücke von 160 Fuß Lichtweite über die Linth bei Weesen erforderlich. Die Lieferung aller dieser Brücken wurde den 31. Juli an Herrn Ingenieur Dollfus in Basel übergeben. Bis Ende April 1858 sollten diejenigen von Rheineck bis Chur aufgestellt und fahrbar seyn. Von der ehemaligen Direktion der Südostbahn waren für diese Linien nebst 3051 Tonnen Brückenschienen 10,300 Tonnen Vignoles-Schienen bei der Gbbw-Vale-Compagnie in London bestellt worden; das benötigte Befestigungsmaterial betrug 667 Tonnen. Die Lieferung dieser großen Parthie von Schienen und Befestigungsmitteln, so wie die Expedition derselben erfolgte fast vollständig im Laufe des Jahres.

Nach dem Stand der Arbeiten werden voraussichtlich im Juni die ganze Rheinlinie und im Juli und August alle übrigen Strecken des Bahnnetzes, mit Ausnahme der Strecke längs des Wallensees, von welcher indessen das Stück