

	im Ganzen	pro Wegstunde
Weiches Holz 3220 Klafter . . .	für 28,459 fl.	
Rohes Torf 7,751,202 Kbf.)	289,543 ")	35.65 fr.
Gepresster " 2,512 Str.)	100,165 ")	
Cokes . . . 91,127 " . . .	152,379 ")	
Rußkohlen . . . 389,223 " . . .	51,299 " (4.61 Pfb.) 3.30 "	
Del . . . 1,383.42 " . . .	36,981 " (3.10 ") 2.31 "	
Talg . . . 930.27 " . . .	Gesamtaufwand 658,826 fl.	

Zum Schmieren der Wagen wurden verbraucht
 an Del 276.78 Str. für 10,277 fl. (0.05 Pfb.) 0.05 fr.
 " Talg 108.41 " " 3,855 " (0.02 ") 0.01 "
 zusammen 14,132 fl.

Der Aufwand in den Staatsbahn-Werkstätten betrug auf Material und Arbeitelöhne 626,992 fl. und mit den auswärts gefertigten Reparaturen 642,990 fl., davon kommen auf die Reparaturkosten der Maschinen 354,930 fl., der Wagen 210,917 fl. Die durchschnittlichen Unterhaltungskosten berechnen sich daher 1) für die Maschinen auf die zurückgelegte Wegstunde zu 22.1 fr., pro Maschine zu 1918 fl., 2) für die Wagen auf die Wegstunde 0.82 fr. und pro Wagen 58 fl. 53 fr.

Achsenbrüche an den Wagen fanden keine statt; Radreisbrüche 77.
 Bahnunterhaltung. Die Kosten für Unterhaltung des Bahnkörpers und der Schienentage sammt den Attributen der Bahn betragen nach Abzug der dem Bauфонде zugehörigen Ausgaben 457,608 fl., oder pro Stunde Bahnlänge 1805 fl., wovon für die Unterhaltung der eigentlichen Fahrbahn 1570 fl., und zwar an Material 595 fl., für Arbeitelöhne 975 fl.

Die Kosten für die Gebäude und baulichen Einrichtungen beliefen sich im Ganzen auf 112,084 fl.

Verkehrsergebnisse. Die Frequenz und der Einnahmefall des laufenden Jahres stellen sich in nachstehender Weise dar:

1. Personen	Zahl	Ertrag	pro Person
1. Klasse . . .	18,469	112,318 fl.	40.5 Stunden 6 fl. 4.8 fr.
2. " . . .	631,825	1,223,630 " .	19.3 " 1 " 56.1 "
3. " . . .	2,109,299	1,315,122 " .	9.3 " — " 37.4 "
Summe 2,759,593	2,651,070 fl.	11.8 Stund. — fl. 57.6 fr.	
Siege Militärs 29,784	35,931 " .	— " 1 " 12.4 "	
Im Ganzen 2,789,377	2,687,001 fl.		

Ausgeschlossen der Militärs wurden von den Personen zurückgelegt 32,711,916 Bahnstunden. Die durchschnittliche Zahl Personen, welche die ganze Bahn befahren haben, beträgt 129,010.

Von der Einnahme des Personenverkehrs treffen auf die Bahnstunde 10,597 fl., auf die Ruhestunde 3 fl. 6 fr.

2. Güter	Zahl	Ertrag	pro Str.
14,302,138 Str.	4,717,820 fl.	40.4 Stunden 19.7 fr.	
Siege Militäreffekten 2,818 " .	1,158 " .		
Im Ganzen 14,304,956 Str.	4,718,978 fl.		

Auf die Stunde Bahnlänge brachten die Güter 18,606 fl.

Die Gesamteinnahme vom Verkehr mit Hinzurechnung des Ertrags von Gepäck, Equipagen, Thiere war 7,708,635 fl., pro Bahnstunde 30,401 fl. und pro Ruhestunde 8.92 fl.

Rechnungsergebnisse. Nach den in erster Instanz geprüften Rechnungen schließen dieselben mit nachstehenden Ziffern ab:

Rohereinnahme. Aus der Erhebung im Inlande	7,678,505 fl.
Von anderen Verwaltungen herein vergütet	494,284 "
Entschädigung von Seite der Post	36,250 "
Bahnachtgeld der sächsischen Verwaltung	32,059 "
do. der Frankfurt-Hanauer Bahn	15,106 "
Sonstige Einnahmen	175,441 "
Summe aller Einnahmen	8,431,645 fl.
Rohausgabe. Centralverwaltung und Oberleitung	67,078 "
Betriebs-Abfertigungs- und Zugbegleitungsdiens	650,532 "
Maschinen- und Werkstätten dienst	1,773,346 "
Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	1,044,147 "
In der Rechnung durchlaufende Posten	619,718 "
Dem Betriebsfonde fremde Ausgaben	275,515 "
Summa aller Ausgaben	4,430,336 fl.

Die Einnahmen betragen 8,431,645 fl.

" Ausgaben " 4,430,336 "

daher Nettoertrag . 4,001,309 fl.

gegen das Vorjahr mehr 546,548 "

auf eine Bahnstunde treffen 15,780 "

Werden zur Ermittlung der reinen Betriebsrente die dem Betriebsfonde nicht zugehörigen Ausgaben an der Ausgabe, dann die in Rechnung durchlaufenden Posten an der Einnahme und Ausgabe gekürzt, so gestaltet sich der Abschluß wie folgt:

Einnahmen	7,811,927 fl.
Ausgaben	3,535,103 "
Einnahme-Überschuß	4,276,824 fl.

Nach diesen Ziffern berechnet sich die Bruttoeinnahme der Staatsbahnen, 249.92 Stunden (weil die Nachtzins der gepachteten Bahnen bereits abgesetzt sind), pro Bahnstunde zu 31,258 fl., die Bruttoausgabe zu 14,145 fl., die Nettoeinnahme zu 17,113 fl. Auf die Ruhestunde treffen vom Reinertrage 4 fl. 57 fr. Die Ausgaben betragen 45.2 Proz. der Einnahme.

An den Ausgaben nehmen Antheil die Centralverwaltung mit 1.89, der Abfertigungs- und Fahrdienst mit 18.40, der Maschinen-, Wagen- und Werkstätten dienst mit 60.17, und die Unterhaltung und Beaufsichtigung der Bahnwege und Gebäude mit 29.54 Prozent.

Die Verzinsung des Eingangs nachgewiesenen Bau-Anlagekapitals von 96,309,565 fl. betrug aus obiger Reineinnahme von 4,276,824 fl. 4.44 Proz.

Unterstützungsfond. Der Fond zur Verpflegung kranker niederer Bediensteter, so wie zu ihrer eigenen und der Relikten Unterstützung betrug Ende 1855—56 . 52,751 fl. Im Laufe des Jahres 1856—57 flossen ein 14,246 fl. Dagegen wurden ausgegeben 5383 fl. und geht somit ein Vermögensstand von 61,614 fl. auf das Jahr 1857—58 über.

(Fortsetzung folgt.)

Deutsche Eisenbahnen.

Die Zweigbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere. *)

Der Bau der Zweigbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere, welche dazu bestimmt sind, die Bergwerke und Hüttenanlagen unter einander mit der oberschlesischen Hauptbahn (Breslau-Mysłowiz) in Verbindung zu setzen, hat im Jahre 1851 begonnen. Die fast in ganzer Ausdehnung für einen Betrieb mit Pferden hergestellte Bahn ist erst im Laufe des Jahres 1857 in allen ihren Theilen so weit baulich vollendet worden; daß das Jahr 1858 als das erste volle Betriebsjahr anzusehen ist. Die lange Dauer der Bauzeit ist durch den Umstand herbeigeführt, daß die Verhältnisse des Verkehrs auf den Hauptlinien der Bahn die Ueberzeugung von der vollständigen Unzulänglichkeit des Transportbetriebes mit Pferden aufdrängten, wodurch Behufs Einführung des Maschinenbetriebes, wenn auch nur auf schmalspurigen Geleisen — umfangreiche Umbauten erforderlich wurden. Die Länge der Bahnen beträgt 13.03 Meilen.

Die Zweigbahnen haben, mit Ausnahme einer 0.35 Meilen langen Strecke, welche für dreispurige Lokomotiven hergestellt ist, eine Spurweite von 30 Zoll und werden mit kleinen Tenderlokomotiven betrieben, so weit die Beschaffenheit des Oberbaus dieses zulässig macht. Auf den anderen Strecken findet noch Pferdebetrieb statt. Der Betrieb wird gegenwärtig geführt: mit Tenderlokomotiven auf 5.7 Meilen, mit dreispurigen Lokomotiven auf 0.35 Meilen und mit Pferden auf 6.98 Meilen.

Die mit kleinen Maschinen befahrenen Strecken sind mit den aus der Hauptbahn aufgenommenen, 15 Pfund pro laufenden Fuß schweren Bruckschienen und 18 Pfund schweren, 3 1/2 Zoll hohen Vignolschienen belegt. Für die nur für Pferdebetrieb geeigneten Geleise sind Stahlschienen verwendet, pro laufenden Fuß 8 Pfund schwer, und in 5 Pfund schweren Schienenspäulen ruhend. Auf den mit Pferden betriebenen Strecken werden 4 Fuß lange, durchschnittlich 3 Fuß von einander liegende eiserne Schwellen angewendet, welche mit Zinkchlorid getränkt sind. In den mit Maschinen befahrenen Geleisen liegen 6 Fuß lange Schwellen.

Aus der Zusammenstellung der Neigungs- und Krümmungsverhältnisse geht hervor, daß Steigungen von 1:60 und 1:80 ziemlich häufig vorkommen und daß die Hauptlinien 10 Ruthen (120') die Zweiglinien 5 Ruthen zum kleinsten Radius haben.

An Betriebsmitteln waren am Schlusse des Jahres für die schmalspurigen Bahnen vorhanden: 271 Stück eiserne und 1491 hölzerne vierräderige Galmeswagen, 57 vierräderige Kohlenwagen, 190 Obergestelle zu achträderigen Kohlenwagen und 656 Untergestelle zu Acht-Rädern.

An Tenderlokomotiven für die schmalspurigen Schienenwege sind 10 Stück vorhanden. Dieselben haben 12 1/2" Zylinder und 16 3/8" Hub, Kessel von 2.77—3.02 Durchmesser und 11.75" Länge mit 78 Siederöhren, 28.4—40.6 □ Heizfläche im Feuerkasten und 484.8 in den Röhren. Dampfüberdruck 97 Pfd., 4 Triebräder von 2.6' und 4 Läufer von 1.9' Durchmesser. Druck der Triebäder auf den Schienen 198—252 Str. Eigengewicht mit Wasser und Cokes 328—420 Str. Kesselerd Radstand 17 1/2'. Preis 12,800 Thlr. Fabrikant: Günther in Wiener Neustadt.

Das Anlagekapital wie es bis ultimo 1857 zur Verwendung gekommen, beläuft sich auf 3,282,394 Thlr., wovon auf die Transportmittel 751,546 Thlr. kommen.

Der Betrieb wurde in 1857 theils mit Pferden, theils vermittelst Dampfkraft geführt. In den ersten Monaten des Jahres erlitt der Betrieb auf meh-

*) Aus dem Jahresbericht der Betriebsverwaltung der oberschlesischen Eisenbahn für 1857.