und verdient noch hauptsächlich der erprobte weitere Vortheil ganz besondere Erwähnung, daß mit denselben Walzen den Stäben, durch größere Distanzstellung dieser, jede beliebige größere Stärke mit vollkommenster Leichtigkeit nach Willkür gegeben werden kann, wie dieß für die Eypel und Gran mit drei verschiedenen Stärken mit bestem Erfolge durchgeführt worden und auf der beiliegenden Zeichnung zu ersehen ist. Es ist dieß für die, je nach der Inanspruchnahme der einzelnen Theile des Gitters, zu gebende stärkere oder geringere Profilirung — namentlich bei Trägern, welche als über mehrere Oeffnungen spannend, mit erheblichem Material und Soliditätsgewinn in einem Stück (wie dieß bei der Eypel- und Granbrücke geschieht) herzustellen sind — von sehr in Anschlag zu bringendem Werthe, da zu Gunsten der Eleganz und Formeinheit des Gitterballens derselbe in der Längenansicht der Brücke nur eine ganz gleiche Gestaltung der Gitterstäbe erhält.

Hinsichtlich der Kosten fügen wir noch folgende Notiz bei:

Das Eigengewicht sowohl der Eypel- als der Granbrücke hat, wie bereits erwähnt, 16 Zentner pro laufenden Fuß, oder 8032 + 7792 = 15,824 Zentner im Ganzen. Der Uebernehmer erhält für diese größtentheils aus vorzüglichem steiermärkischem Eisen hergestellten beiden Brückenkonstruktzionen den für österr. Verhältnisse sehr billigen Preis von 23 fl. 30 kr. C.M. pro Zentner Schmiedeisen fertiger Brücke (ohne Gerüstungs- und Aufstellungskosten und ohne Werkstättenherstellungskosten), das ist für beide zusammen circa 371,864 fl. und, unter Zuschlag des erforderlichen Gußeisens für Absteifung auf Pfeilern und Widerlagern und für die Auflagerung daselbst ꝛc. im Betrag von circa 28,000 fl., im Ganzen 400,000 fl. und ist die Eisenarbeit im September v. J. begonnen worden. Die gesammte Ueberbrückungsweite von 896 Fuß der beiden Brücken mit Doppelgeleise kostet daher im Ganzen 400,000 fl. und der laufende Fuß Lichtweite 447 fl. — ein Resultat, daß bis jetzt noch von keiner andern Eisenkonstruktzion ähnlicher Spannweite auch nur entfernt erzielt worden ist.

Im Juli 1858. —*

Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten.

(Schluß von Nr. 28 u. 29.)

IV. Ludwig-Donau-Main-Kanal.

Auf den Ausbau des Kanals wurden im Jahre 1856—57 weitere 40,463 fl. verwendet. Werden hieran die aus veräußerten Grundstücken ꝛc. angefallenen Erlöse und sonstigen Einnahmen mit 4963 fl. abgezogen, so bleibt effektiver Aufwand 35,500 fl., mit dessen Hinzurechnung sich die ganze Bauausgabe bis daher auf 16,057,840 fl. erhöht, so daß zur Zeit noch ein Dotazionsrest von 87,773 fl. verbleibt.

Den Kanal haben im Jahre 1856—57 befahren: 1560 Flöße und 3536 Schiffe jeder Klasse, mit einer Last von 2,990,553 Ztr. An Gebühren wurden hiefür bei den einzelnen Einnehmereien erhoben 178,080 fl.

Im Durchschnitte ergab sich auf den Zentner eine Gebühr von 3.57 kr., bei einer Beförderungsstrecke von 12.7 Meilen; auf die Fahrt eine Ladung von 845 Zentner.

Auf der den Kanalhafen und den Bahnhof in Nürnberg verbindenden Zweigbahn wurden 316,344 Ztr. transportirt und hiefür 1782 fl. 43 kr., wovon die Hälfte dem Bahnärar zufiel, erhoben. Hievon gingen 302,447 Ztr. auf den Kanal und 13,897 Ztr. auf die Eisenbahn über.

Die in erster Instanz geprüfte Betriebs-Rechnung schließt ab, wie folgt:

Die Einnahmen betrugen	196,644 fl.
„ Ausgaben	100,125 „
daher Reinertrag . . .	96,519 fl.

gegen das Vorjahr mehr 8310 fl. und gegen den Budgetsatz mehr 46,466 fl.

Dieses Resultat ist seit der vollständigen Eröffnung des Kanals das erfreulichste, und läßt, wenn es mit dem Jahre 1848 zusammengehalten wird, eine Einnahmedifferenz von mehr als 140,000 fl. wahrnehmen. Dieses Reinerträgniß würde sich aber noch um ein Namhaftes erhöht haben, wenn nicht in Folge eines am 29. September 1856 stattgefundenen Dammdurchbruches die Schiffahrt nahezu 3 Wochen hätte eingestellt, und von den Restaurazionskosten die im Jahre 1856—57 erlaufenen 8835 fl. hätten auf die vorliegende Rechnung übernommen werden müssen.

Die Einnahmen des Unterstützungsfonds für das niedere Kanalpersonal, dessen Aktivvermögen zu Ende 1855—56 in 13,951 fl. bestand, betrugen 2979 fl., die Ausgaben 685 fl., blieb reines Vermögen 16,245 fl.

V. Donau-Dampfschiffahrt.

Bis zu Ende des Vorjahres waren von der durch Gesetz vom 18. März 1855 eröffneten Dotazion für Vermehrung der Transportmittel und Erweiterung der Magazine ꝛc. pro 830,000 fl. ausgegeben 803,896 fl. Hiezu kamen im laufenden Jahre weitere 11,201 fl., sohin Gesammtverwendung 815,097 fl.

Nach Abzug der Erlöse aus altem Material ad 1039 fl. beträgt mit Einrechnung der Erwerbungskosten des Unternehmens ad 500,000 fl., dann der ersten Dotazion von 390,000 fl., der ganze Instandsetzungs-Aufwand 1,704,059 fl.

Auf der obern Donau zwischen Donauwörth und Regensburg war der Fahrtdienst nur während des strengeren Winters vom 1. Januar bis 18. Februar 1857 ganz eingestellt. Der Personendienst wurde vom 1. Oktober bis 2. November 1856, dann vom 15. März bis 20. April 1857 mittelst andertägigen und vom 1. Mai bis ultimo September 1857 mittelst täglichen Fahrten unterhalten. Der Schleppdienst wurde, die obengedachte 6wöchentliche Unterbrechung ausgenommen, das ganze Jahr nicht nur in regelmäßigen Fahrten betrieben, sondern es fanden nach Bedarf auch zahlreiche Separatfahrten statt.

Auf der untern Donau zwischen Regensburg und Linz war der Fahrtdienst vom 8. Dezember 1856 bis 5. März 1857 wegen des Frostes sistirt. Der Personendienst war in gleicher Weise wie auf der obern Donau geordnet; ebenso wurde der Schleppdienst in planmäßigen Fahrten und zur Bewältigung der massenhaften Güterquantitäten mittelst zahlreichen Extrafahrten betrieben.

Im Ganzen wurden 631 Fahrten gemacht, wovon 386 Personen- und 245 Schleppfahrten. Die Zahl der zurückgelegten Wasserstunden betrug 60,921 und der Aufwand an Zeit dazu 23,250 Stunden.

Das Fahrmaterial ist unverändert geblieben und besteht aus 11 Personenbooten und 4 Remorqueuren von circa 1020 Pferdekräften, dann 19 Schleppkähnen.

Der Materialverbrauch der Dampfboote war 157,429 Ztr. Kohlen für 138,947 fl., 3059 Klafter Holz für 32,781 fl., 20,226 Pfd. Fettwaaren für 2480 fl., zusammen für 181,933 fl.

Der Aufwand für Reparatur und Instandhaltung der Boote, Maschinen, Schiffseinrichtungen und Ländebrücken belief sich an verarbeitetem Material auf 24,076 fl., an Arbeitslöhnen auf 12,582 fl., zusammen in eigener Werkstätte auf 36,658 fl.; hiezu die auswärts gefertigten Arbeiten mit 23,189 fl., gibt Gesammtaufwand 59,847 fl., wovon auf die Schiffe sammt Einrichtung und Maschinen 50,010 fl. kommen.

Frequenz und Gefälle-Einnahme waren:

1) Personen	64,156 . . .	170,769 fl.
2) Reisegepäck . . .	259,171 Zollpfd. .	5,279 „
3) Güter	794,760 Zollztr. .	285,774 „
4) Equipagen . . .	10	165 „
5) Pferde	40	866 „
6) Hunde	174	158 „
		463,011 fl.

Im Durchschnitte treffen auf eine Fahrt 733.77 fl., auf einen Reisenden 2.66 fl., auf einen Zentner Reisegepäck 2.03 fl., auf einen Zentner Frachtgut 0.359 fl.; auf eine Personenfahrt 166 Personen, auf eine Schleppfahrt 3244 Zentner Fracht, auf eine Fahrt überhaupt an Güter und Gepäcke 1263.63 Ztr., auf eine zurückgelegte Wasserstunde 7.60 fl.

Die primitiv geprüfte Rechnung läßt nachfolgende Resultate entnehmen:

Die Einnahmen betrugen	473,863 fl.
dagegen die Ausgaben	421,996 „
daher Reineinnahme .	51,867 fl.,

welche dem bisherigen Anlagekapital gegenüber eine 3.08prozentige Verzinsung repräsentiren und gegen das Vorjahr ein Mehr von 9114 fl. nachweisen.

Der heurige Betrieb hatte mit den Calamitäten eines beispiellos niedrigen Wasserstandes zu kämpfen und dieß gerade zu einer Zeit, wo massenhafte Güterquantitäten, wie früher nie, zur Beförderung aufgestappelt waren. Wenn auch mit erstreckter Lieferzeit hat die Verwaltung ihre Verpflichtungen dennoch pünktlich erfüllt, leider aber mit großen pekuniären Opfern, worunter vorzugsweise neben den vermehrten Kosten des Brennmaterials die Ausgabe für Lichten der Schiffe und Umladen unterwegs. —

VI. Zusammenstellung

der finanziellen Ergebnisse sämmtlicher K. Verkehrs-Anstalten im Etatsjahre 1856—57 gegenüber den Anschlägen im Budget für je ein Jahr der VII. Finanzperiode 1856—61.

Anstalten.	Brutto-		Rein-Einnahme	Gegen das Budget	
	Einnahme	Ausgabe		mehr	weniger
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Eisenbahnen . . .	8,431,645	4,430,336	4,001,309	1,006,409	—
Posten *)	2,843,100	2,343,024	500,076	216,806	—
Telegraphen . . .	178,516	146,723	31,793	1,904	—
Donau-Main-Kanal	196,644	100,125	96,519	46,466	—
„ Dampfschiffahrt	473,863	421,996	51,867	—	47,603
Summa	12,123,768	7,442,204	4,681,564	1,271,585	47,603
Es kamen gegen das Budget mehr zur Ablieferung .				1,223,982	

*) Berichtigung. Auf Seite 115, zweite Spalte, Zeile 29 von oben ist „623,983 fl., bleiben" zu streichen.

SLUB
Wir führen Wissen.
TECHNISCHE UNIVERSITÄT CHEMNITZ