Von den Güterwagen gingen leer 22 Proz. Die Personen legten zurück 5,541,163 Personenmeilen, die Güter 106,494,664 Zentnermeilen, Personen und Güter zusammen . . . . . 113,421,117 Zentnermeilen
Hiezu Thara der Wagen . . 270,051,694 „
„ „ Lokomotiven . 111,210,742 „
Brutto 494,683,553 Zentnermeilen.

Hiernach war die Beförderung im Durchschnitt:

	pro Bahnmeile	pro Bahnzug		pro Achse
Netto Pers. u. Güter	4,725,880 Ztrm.	42.5 Pers. 817 Ztr. G.	= 871 Ztr.	21.6 Ztr.
Thara der Wagen	11,252,154 „	40.5 Achsen . .	= 2073 „	51.4 „
„ „ Lokomot.	4,633,781		= 853 „	21.2 „
Brutto	20,611,815 Ztrm.		= 3797 Ztr.	94.2 Ztr.

Das Nettogewicht pro Achse betrug bei den Personenwagen 5.7 Personen = 7.1 Ztr., bei den beladenen Güterwagen 31.8 Ztr., bei den beladenen und leeren im Durchschnitt 24.9 Ztr.

7. Leistungen des elektro-magnetischen Telegraphen. Die Zahl der Stazionen beträgt 17. Dienstdepeschen, abgegangen 30,739, von hannoverschen Stazionen angekommen 7181, zusammen 37,920. Staats- und Privatdepeschen, abgegangen und angekommen 3760, Einnahmen hiefür 1201 Thlr.

8. Betriebseinnahmen. Diese haben auf sämmtlichen 4 Bahnen betragen:

	Personen	Güter	Zusammen
vom einseitigen Verkehr .	139,794 Thlr.	149,783 Thlr.	
„ gemeinschaftl. „ .	287,033 „	889,695 „	
Varia (Postbeförder.) . .	5,331 „	11,175 „	
	432,158 Thlr.	1,050,653 Thlr.	1,482,811 Thlr.
Pachtgelder, Zinsen, Telegraphen und sonstige Einnahmen .			11,952 „
Summe der Betriebseinnahmen			1,494,763 „

Von den Einnahmen kommen auf die Bahnmeile 62,282 Thlr., auf die Nutzmeile 11.47 Thlr., pro Person und Meile (excl. Gepäck) 31.08 pf., pro Ztr. Güter pro Meile 2.87 pf.

9. Betriebsauslagen. Dieselben haben nach den Hauptrubriken betragen:

für Administrazion und sonstige allgemeine Kosten . .	70,341 Thlr.
„ Transportverwaltung	387,939 „
„ Bahnhofs- und Bahnverwaltung	288,998 „
„ den elektrischen Telegraphen	8,669 „
verschiedene Ausgaben	10,826 „
Zusammen	766,773 Thlr.

Von den Auslagen treffen auf die Bahnmeile 31,949 Thlr., auf die Nutzmeile 5.89 Thlr., pro Achsmeile aller Wagen 42.05 pf., pro Zentnermeile der Bruttobeförderung 0.45 pf. Ferner betragen die Auslagen von den Einnahmen 51.3 Proz.

10. Abrechnung. Die Einnahmen betrugen 1,494,763 Thlr., die Auslagen 766,773 Thlr., also der Reinertrag 727,990 Thlr. Dazu kam Ueberschuß aus der Rechnung pro 1856 mit 423,936 Thlr., und Erstattung des Extra-Baufondes 19,029 Thlr., gibt zusammen 1,170,955 Thlr. Davon wurden 620,657 Thlr. an die Staatskasse abgeliefert, 44,804 Thlr. zu Neubaugegenständen verwendet, 174,201 Thlr. als Zuschuß zum Reserve- und extraord. Baufond verwendet, 326,000 Thlr. zur Anschaffung von 9 Lokomotiven und zu Neubauten zur Disposizion gestellt, endlich 5293 Thlr. in die Rechnung pro 1857 übertragen. (Der Postbetrieb lieferte eine Betriebseinnahme von 188,894 Thlr., die Betriebsauslagen waren 156,551 Thlr., also der Ueberschuß 32,343 Thlr., welche an die Staatskasse abgeliefert wurden, so daß diese aus beiden Verkehrszweigen 653,000 Thlr. erhielt.)

Der Reinertrag betrug vom ursprünglichen Anlagekapital 10.07 Proz., vom verzinslichen Anlagekapital 11.68 Proz. und vom wirklichen (nutzbaren) Anlagekapital 8.54 Proz.

Der Bestand des Reserve- und extraordinären Baufonds war Ende 1856 196,338 Thlr., der Zugang in 1857 betrug 174,201 Thlr., die Ausgabe (dem Anlagekapital hinzugerechnet) 265,029 Thlr. Blieb Bestand Ende 1857 von 105,510 Thlr.

11. Unterhaltung der Betriebsmittel. Es wurden bei den Lokomotiven verausgabt für Ersatzstücke 30,564 Thlr., für die übrige Reparatur 43,516 Thlr., zusammen 74,080 Thlr., davon ab für alte Materialien 8325 Thlr., blieben . . . . . 65,755 Thlr.
Auslagen für Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen . . 22,587 „
„ „ Cokes, Steinkohlen und Holz zur Heizung . . 122,568 „
Zusammen 210,910 Thlr.

Hiernach kosteten:

	pro Lokomotive	pro Diensttag	pro Lokomotivemeile	pro Achsmeile
Ersatz und Reparatur .	1603.8 Thlr.	8.3 Thlr.	12.125 Sgr.	3.8 pf.
Oelen, Schmieren, Putzen	550.9 „	2.9 „	4.165 „	1.31 „
Heizmaterial	2989.5 „	15.5 „	22.600 „	7.09 „
Zusammen	5144.2 Thlr.	26.7 „	38.890 „	12.2 pf.

Die Reparatur sämmtlicher braunschweigischen Wagen kostete:

	Personenw.	Güterwagen	Zusammen
für die Ersatzstücke	2,078 Thlr.	9,034 Thlr.	11,112 Thlr.
„ „ übrige Reparatur . . .	12,856 „	30,051 „	42,907 „
ab Einnahme für alte Materialien	490 „	1,278 „	1,768 „
Netto für Ersatz und Reparatur	14,444 Thlr.	37,807 Thlr.	52,251 Thlr.
Material und Arbeit zum Schmieren sämmtlicher braunschweigischen und fremden Wagen			9,125 Thlr.
„ „ „ zum Putzen sämmtlicher braunschweig. Wagen			2,172 „
Gesammtkosten			63,548 Thlr.

Hiernach kosteten:

	Ersatz u. Reparatur	Schmieren	Putzen
von jedem Personenwagen	212.4 Thlr.	—	—
„ „ Güterwagen	66.3 „	—	—
„ jeder Personenwagenachse	70.8 „	—	—
„ „ Güterwagenachse	29.15 „	—	—
„ „ Personenwagen-Achsmeile . .	5.717 pf.	—	0.169 pf.
„ „ Güterwagen- „ . .	3.584 „		
„ „ Achsmeile braunschw. u. fremder W.	—	0.5 pf.	—

12. Betriebsverhältnisse bis Ende 1857. Diese sind für die letzten 13 Jahre seit der vollständigen Eröffnung der Bahnen in Nachstehendem zusammengestellt.

Jahr.	Beschaffte Nutzmeilen.	Personenverkehr. Perf.-Meil.	Güterverkehr. Ztr.-Meil.	Bruttoeinnahme. Thlr. im Ganzen	Bruttoeinnahme. Thlr. pro Meile	Betriebskosten. Thlr. im Ganzen	Betriebskosten. Thlr. pro Meile
1845	40918	1,454,000	5,836,000	251,841	15,740	185,079	11,567
1846	40638	1,902,000	5,459,000	306,551	19,160	199,324	12,458
1847	49824	2,063,000	13,850,000	371,036	23,190	252,602	15,788
1848	54199	2,367,000	15,211,000	430,623	26,914	251,609	15,725
1849	54440	2,443,000	22,095,000	572,155	35,760	296,840	18,552
1850	55873	2,613,088	31,513,714	608,317	38,020	330,996	20,687
1851	62344	3,334,691	36,290,783	699,294	43,706	333,862	20,866
1852	74254	3,455,997	42,251,830	754,271	47,142	352,349	23,490
1853	78419	3,532,127	47,636,146	849,736	53,108	385,164	24,073
1854	88558	3,766,484	62,109,163	963,850	60,241	494,172	30,886
1855	96768	3,567,923	69,381,360	1,030,508	64,407	572,441	35,777
1856	101059	4,160,906	81,010,371	1,189,639	74,352	563,435	35,215
1857	130283	5,541,163	106,494,664	1,494,763	62,282	766,773	31,949

13. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt für das nicht im Staatsdienste angestellte Eisenbahn-Personal, mit Einschluß der bei Neubauten beschäftigten Offizianten und Handarbeiter, im Jahre 1857:

	Ständige Mitglieder	Zeitige Mitglieder	Ueberhaupt
Anzahl aller Mitglieder, welche Beiträge geleistet haben	671 . .	2825 . .	3496
Geleistete Beiträge	5374 Thl.	8752 Thl.	14126 Thl.
Dazu an Kapitalzinsen ꝛc. . .	—	—	1311 „
Summa Einnahme	—	—	15437 Thl.
Anzahl aller Mitglieder, welche Unterstützungen empfangen haben .	230	1169	1399
Betrag der Unterstützungen . .	1588 Thlr.	7706 Thlr.	9294 Thlr.
Ueberschuß der Einnahme über die Ausgabe			6143 „
Das Vermögen der Anstalt betrug ulto 1856			17716 „
Am Schluß 1857 daher			23859 „
Krankheitstage nach Proz. von den gesunden Tagen sämmtl. Mitglieder	1.25 Proz.	2.87 Proz.	2.55 Proz.
Sterbefälle nach Proz. der lebenden Mitglieder	1.49 „	1.2 „	1.25 „

II. Main-Neckar Eisenbahn.

Aus dem „Geschäftsbericht über den Betrieb der Main-Neckar Bahn im Jahr 1857" geben wir folgenden kurzen Auszug.

Im Jahr 1857, dem zwölften Betriebsjahr der Main-Neckar Bahn, hat der Verkehr im Allgemeinen in höchst erfreulicher Weise zugenommen; derselbe erhielt durch den im Laufe dieses Jahres in Wirksamkeit getretenen Westdeutschen Eisenbahnverband eine größere Ausdehnung und Bedeutung. Mußten auch dem ausgedehnteren Betrieb verhältnißmäßig mehr Mittel zugewendet werden, so haben sich die Ergebnisse desselben doch so gestaltet, daß, außer der Verzinsung des Anlagekapitals, ein nicht unbeträchtlicher Ueberschuß als Tilgungsrente sich ergeben hat.

Obgleich der Betrieb im Jahr 1857 ein sehr lebhafter war, und auf der durchweg nur einspurigen Bahn von 11.8 Meilen im ganzen Jahr 4816 Züge zu führen waren, so hatte man doch, wenige und unerhebliche Störungen abgerechnet, Unfälle irgend einer Art nicht zu beklagen.

Der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft, als Erbauerin der Main-Rhein Bahn, wurde gestattet, den Damm der Main-Neckar Bahn circa eine Viertelmeile nördlich von Darmstadt zu durchstechen, daselbst für den Durchgang ihrer

SLUB
Wir führen Wissen.
TECHNISCHE UNIVERSITÄT CHEMNITZ