

Bahn einen Viadukt einzubauen, und um dies bewerkstelligen, beziehungsweise für den Viadukt die erforderliche Höhe zu gewinnen, den Damm gegen die besagte Stelle hin um 2 Meter zu erhöhen, welche Erhöhung auf eine Erstreckung von 2750 Meter durch Anwendung der bis jetzt vorhandenen kürzeren Steigung von 1 auf 333 ausgeglichen wird. Damit durch diese Veränderung der Betrieb der Main-Neckar Bahn nicht gestört werde, mußte vorerst ein Nothdamm auf die eben genannte Erstreckung für den Verkehr der Züge erbaut werden.

Die Heizung der Maschinen mit Steinkohlen, mit welchen man im Vorjahre einen Versuch gemacht hatte, ist in diesem Jahre in größerer Ausdehnung zur Anwendung gekommen und hat in ökonomischer Beziehung sehr günstige Resultate ergeben.

Es wurden im Jahre 1857 auf der Main-Neckar Bahn befördert und eingenommen:

Personen in erster Klasse . . . . .	26,621	für	77,764 fl.
„ „ zweiter „ . . . . .	201,589	„	287,240 „
„ „ dritter „ . . . . .	512,546	„	220,260 „
	Zusammen 740,756	für	585,264 fl.
Unterwegs erhobene Taxen . . . . .		„	1,017 „
Gepäck . . . . .	70,636 Ztr.	„	52,860 „
Equipagen . . . . .	185 Stück	„	3,007 „
Hunde . . . . .	2,914	„	652 „
Pferde 266, andere Thiere 5,167		„	5,825 „
Militär 6203 Personen etc.		„	4,045 „
Extrazüge 34 . . . . .		„	10,826 „
Posttransport . . . . .		„	11,659 „
Fracht- und Güter 2,147,743 Ztr.		„	488,744 „
	Summe der Einnahmen		1,163,900 fl.

Von den beförderten Personen haben benutzt die erste Klasse 3.6, die zweite Klasse 27.2, die dritte Klasse 69.2 Proz.

Im Durchschnitt hat jede Person auf der Bahnstrecke von Frankfurt bis Heidelberg zurückgelegt 4.3 Meilen und eingebracht 47.4 fr. oder pro Meile 11.02 fr. Auf die ganze Bahnlänge berechnet, sind befördert worden 270,463 Personen.

Von den beförderten Gütern wurde durchschnittlich der Ztr. 8.8 Meilen weit transportirt und es ist pro Ztr. und Meile eingebracht 1.59 fr. Auf die ganze Bahnlänge ergibt sich eine Transportmasse von 1,555,897 Ztr.

Folgende Zusammenstellung des Verkehrs und der Einnahmen seit 1847 zeigt von einer stetigen Zunahme mit bloßer Ausnahme des Jahres 1849, welches gegen das Vorjahr im Personenverkehr und in den Einnahmen etwas zurückgeblieben ist.

Jahr	Personen	Güter	Gesamttrensporteinnahme
1847	770,231	120,854 Ztr.	491,441 fl.
1848	776,068	301,898 „	550,629 „
1849	678,795	332,574 „	533,016 „
1850	810,628	420,273 „	621,709 „
1851	807,877	487,244 „	645,252 „
1852	837,709	744,214 „	715,061 „
1853	689,317	1,182,300 „	819,446 „
1854	620,514	1,484,931 „	856,104 „
1855	633,229	1,551,972 „	943,838 „
1856	702,195	1,709,655 „	1,006,927 „
1857	749,756	2,147,743 „	1,163,900 „

Im Ganzen waren die ordentlichen Einnahmen des Jahres 1857 . . . 1,230,334 fl.

Die als ordentliche in den Kassenrechnungen verrechneten Ausgaben betragen 620,687 fl.

Hierzu kommen noch für auf dieses Jahr entfallende Anttheile an den in 1854—1856 aufgewendeten Summen für Oberbaumaterialien, Erfasstücke mit 29,103 fl., so daß sich die Ausgabe erhöht auf 649,790 fl.

Davon sind abzurechnen: die schon an der Einnahme gekürzten Heranzahlungen nach den Abrechnungen im gemeinschaftlichen Güterverkehr mit 53,035 fl.;  $\frac{1}{10}$  von den in außerordentlicher Weise im Jahr 1857 für Material zur Bahnunterhaltung aufgewendeten 104,972 fl. mit 94,475 fl. und die Kosten für Anschaffung eines Tendens zur Vermehrung des Materials mit 5000 fl., zusammen 152,510 fl., so daß als laufende Betriebs-Ausgaben verbleiben 497,280 fl.

Nach dieser Darstellung betragen: die ordentlichen Einnahmen 1,230,334 fl.  
 „ „ „ Ausgaben 497,281 „  
 also der Einnahme-Ueberschuß . . . . . 733,053 fl.

Dieser vertheilt nach dem Bankkapital zu Ende des Jahres 1857:  
 für die freie Stadt Frankfurt von . . . . . 4,497,046 fl.  
 „ das Großherzogthum Hessen von . . . . . 4,459,947 „  
 „ „ „ Baden von . . . . . 1,849,330 „  
 zusammen von . . . . . 10,806,323 fl.

ergibt eine Verzinsung von 6.78 Proz. pro Anno (gegen 5.4 Proz. in 1856).

Die Ausgabe von 497,281 fl. beträgt 40.42 Proz. der Einnahme von 1,230,334 fl.

Vertheilt man die Ausgaben unter Berücksichtigung der den einzelnen Verwaltungszweigen zu- und abgerechneten Beträge, so kommen:

A. auf die Bahnverwaltung . . . . .	139,824 fl.	= 28.12 Proz.
B. „ „ Transportverwaltung . . . . .	331,500 „	= 66.66 „
C. „ „ Centralverwaltung . . . . .	25,956 „	= 5.22 „
	zusammen 497,280 fl.	= 100 Proz.

Die Ausgaben lit. A. und C. von 165,781 fl. betragen bei der Bahnlänge von 11.8 Meilen für 1 Meile = 14,049 fl. Die Ausgaben von B. von 331,500 fl. betragen bei den von den Lokomotiven durchlaufenen 58,716 Zugmeilen, für 1 Zugmeile = 5 fl. 39 fr.; bei den durchlaufenen 1,861,920.3 Achsmeilen für die Achsmeile = 10.69 fr. Bei der Gesamt-Ausgabe von 497,280 fl. kostet die Zugmeile = 8 fl. 28 fr.; die Achsmeile = 16.03 fr.

Werden zu den Betriebs-Ausgaben von 497,281 fl. hinzugerechnet 4 Proz. des Bankkapitals der Bahn am Ende des Jahres 1857 von 10,806,323 fl. mit 432,253 fl., so stellt sich der Gesamt-Aufwand für den Betrieb auf 929,534 fl. und es kosten dann:

- 1) bei den von den Lokomotiven durchlaufenen 58,716 Zugmeilen ein gewöhnlicher Zug pro Meile = 15 fl. 50 fr.;
- 2) bei den von den Lokomotiven transportirten 1,861,920.3 Achsmeilen, 1 Achsmeile = 29.95 fr.

Die Lokomotiven haben in 1857 durchlaufen:

bei Cokesfeuerung . . . . .	20,653.5 Meilen	bei	710,001 Achsmeilen.
„ Steinkohlenfeuerung . . . . .	38,062.5 „	„	1,151,919 „
	zusammen 58,716	Meilen	bei 1,861,920 Achsmeilen.

Dabei wurden verbraucht:

	im Ganzen	pro Lokomotivmeile	pro Achsmeile
Holz . . . . .	24,211 Kubiffuß	0.41 Kubiff.	0.017
Coles . . . . .	28,890 Ztr.	139.93 Pfd.	4.07
Steinkohlen . . . . .	48,047.5 „	126.23 „	4.17
Del . . . . .	21,794 Pfd.	11.88 Loth	0.37
Falg . . . . .	1,563 „	0.85 „	0.027

Auf der Main-Neckar Bahn wurden von eigenen und fremden Wagen zurückgelegt 1,741,803 Achsmeilen und dabei verbraucht 120.36 Ztr. Schmieröl, was auf die Achsmeile 0.221 Loth ausmacht.

Die Güterwagen der Main-Neckar Bahn haben auf fremden Bahnen 470,644, fremde Wagen auf der Main-Neckar Bahn 505,937 Achsmeilen durchlaufen. An Wagenmiete wurden empfangen 22,137 fl., hinausgezahlt 20,591 fl.

## Beitrag. Zuland.

**Oesterreich.** — Mit 1. Dezember d. J. ward die von der ersten österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft erbaute Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn von Mohács bis Ueszög (bei Fünfkirchen) mit Berührung von Bilany für den Waarenverkehr eröffnet. Von Mohács aus steht die Bahn in direkter Verbindung mit den Fahrten der gesellschaftlichen Dampfboote, so daß von den Bahnstationen nach allen Punkten der von der Gesellschaft befahrenen Stromlinie und umgekehrt Waarensendungen stattfinden können. Die Eröffnung der regelmäßigen Personalfahrten wird später erfolgen.

**Bayern.** — Die in der Auflösung begriffene Main-Dampfschiffahrts-Gesellschaft trat im Jahre 1842 mit einem Kapitale von 405,500 fl. ins Leben, welches durch Ausgabe von 1622 Aktien à 250 fl. beschafft war, und wozu später noch 60,000 fl. kamen, welche der bayerische Staat für 240 von ihm übernommene Aktien einzahlte. Die ersten drei Betriebsjahre ergaben ein Defizit von beinahe 57,000 fl.; in den Jahren 1845 bis 1847 wurde ein Reingewinn von 30,417 fl. 20 fr. erzielt. Die Jahre 1848 und 1849 brachten wieder ein Defizit von 10,357 fl. 28 fr. In den Jahren 1850 bis 1854 wurde ein Reingewinn von 158,223 fl. 35 fr. erzielt, während am Abschlusse des Jahres 1855 wieder ein Defizit von 36,675 fl. 20 fr. erschien. Alles gegen einander abgeglichen, wurde vom Beginn der Anstalt bis 1855 ein reiner Gewinn von 84,999 fl. 21 fr. erzielt, wovon die in den Jahren 1852, 1853 und 1854 an die Aktionäre gemachten Zahlungen im Betrag von 51,717 fl. 30 fr. bestritten wurden. Rechnet man den Ueberschuß zu den obigen Kapitalbeträgen, so würde sich ein Gesamtvermögensstand von 498,782 fl. ergeben. Nach einem neuerlich gemachten Ueberschlag dürfte der Werth des vorhandenen sämmtlichen Gesellschaftsinventars 149,600 fl. schwerlich überschreiten.

**Preußen.** — Die Eisenbahnstrecke von Saarbrücken bis Louisaenthal ist am 15. November dem Güterverkehr übergeben worden und fährt täglich zwischen den bezeichneten Orten ein Kohlentrain. Die Strecke bis Merzig sollte, wenn nicht ganz besondere Hindernisse eintreten, mit dem 1. Dezember eröffnet werden.