

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedarf. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

Eisenbahn-Zeitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuss. Cour. für den Jahrgang — Einrückungsgebühr für Anzeigen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. W. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

9. Dezember 1858.

Nro. 49.

Inhalt. Deutsche Eisenbahnen. I. Betriebsergebnisse der herzoglich braunschweigischen Eisenbahnen vom Jahre 1857. II. Main-Neckar Eisenbahn. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Bayern, Preussen. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Deutsche Eisenbahnen.

I. Betriebsergebnisse der herzoglich braunschweigischen Eisenbahnen vom Jahre 1857.

Den durch die herzoglich Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direktion mit gewohnter Gründlichkeit in 22 Tabellen veröffentlichten Nachweisungen für das Betriebsjahr 1857 *) entnehmen wir nachstehende summarische Angaben, welche sich denjenigen über die Ergebnisse der früheren Betriebsjahre anreihen.

1. Bahnbeschreibung. Die 4 Bahnen des braunschweigischen Bahnnetzes: Braunschweig-Oschersleben, Wolfenbüttel-Harzburg, Braunschweig-Hannoversche Grenze und Börßum-Kreienstein messen zusammen 24,07 Meilen, wovon 11,26 Meilen doppelspurig sind; die Länge aller Nebengeleise beträgt 4,751 Meilen.

Von der Gesammtlänge der Bahnen liegen horizontal 4,879 Meilen, in Steigungen 12,230 Meilen, in Gefällen 6,995 Meilen; ferner in geraden Linien 14,829 Meilen, in Curven 9,275 Meilen. Die größte Steigung ist (auf der Harzbahn) 1:45, der kleinste Krümmungshalbmesser 125 Ruthen (à 16 Fuß). Die mittlere Höhe der Dämme ist 8,95, die mittlere Tiefe der Einschnitte 9,35 Fuß. Die größte Höhe der Dämme ist 57 Fuß, die größte Tiefe der Einschnitte 76 Fuß. Brücken und Durchlässe gibt es unter der Bahn 61 von 12 Fuß und darüber und 200 unter 12 Fuß Breite; neben der Bahn 12 von 12' und mehr, 252 von weniger als 12'; ferner 5 Uebergänge über der Bahn, 15 unter derselben und 302 Ueberfahrten im Niveau. An der Bahn befinden sich 196 optische Telegraphen und 204 elektro-magnetische Glockenwerke. Der Oberbau besteht aus Schienen von 3 1/2 bis 5 1/2 Zoll Höhe und 17—22,9 Pfd. Gewicht pro Fuß. Die Schwellen von Eichen, Buchen und Kiefern sind größtentheils mit Zinkchlorid präparirt.

2. Betriebsmittel. Es waren für den Betrieb vorhanden 43 Lokomotiven, welche durchschnittlich mit Wasser 455 Ztr. schwer sind, ohne Tender 12,487 Thlr., mit Tender 14,934 Thlr. kosteten. Zahl der Wagen 668, wovon 68 Personen-, 570 Güterwagen und 30 Erdwagen. Sämmtliche Wagen besitzen 1561 Achsen. Die Personenwagen können fassen 3652 Personen, die Güter- u. c. Wagen 71,970 Ztr. Das Gewicht der Wagen beträgt pro Achse durchschnittlich 50 Ztr. und der Durchschnittspreis stellt sich pro Achse bei den Personenwagen auf 1019 Thlr., bei den Güterwagen auf 574 Thlr., bei sämtlichen Wagen auf 612 Thlr. Außerdem hat Braunschweig noch einen Antheil an 61 Wagen des norddeutschen Verbandes, welche 183 Achsen haben und pro Achse 929 Thlr. kosteten.

3. Anlagekapital. Die in 1856 vollständig in Betrieb gestandenen braunschweigischen Bahnen, zusammen 24,07 Meilen lang, wovon 11,26 Meilen zweispurig, haben bis Ende 1857 gekostet 8,525,678 Thlr., oder pro Meile durchschnittlich 354,351 Thlr. Außer dem ursprünglichen Anlagekapital von 7,229,700 Thlr. sind nämlich aus den Betriebsaufkäufen bis Ende 1857 noch weiter aufgewendet worden 1,581,761 Thlr., wogegen der Werth der aus der Nutzung gefallenen Anlagen mit 285,783 Thlr. in Abzug kommt. Werden aber von dem ursprünglichen Anlagekapital die davon bereits amortisirten 996,360 Thlr. abgezogen, so ergibt sich das zu verzinsende Anlagekapital = 6,233,340 Thlr. Man unterscheidet hiernach:

	im Ganzen	pro Meile
1) das ursprüngliche Anlagekapital von 7,229,700 Thlr.	300,468 Thlr.	
2) „ verzinsliche „ „ 6,233,340 „	259,075 „	
3) „ nutzbare „ „ 8,525,678 „	354,351 „	

4. Beamten- und Arbeiter-Personal. Im Jahr 1857 waren als Staatsdiener angestellt 267 Personen zusammen mit 86,831 Thlr. Gehalt, was

*) Vgl. die Mittheilungen unter dieser Rubrik für die früheren Betriebsjahre in der Eisenbahn-Zeitung 1851 Nr. 6 u. 7, 1852 Nr. 49, 1853 Nr. 44, 1855 Nr. 1, 48 u. 49, 1856 Nr. 47 und 1857 Nr. 44.

pro Person und Jahr einen Durchschnitt ergibt von 325 Thlr. Nicht fest angestellte Offizianten waren es 506, mit 84,873 Thlr. Remuneration, im Durchschnitt 168 Thlr. pro Person und Jahr; Handwerker in Tagelohn 211,9 mit 35,229 Thlr., in Akkord 57,5 mit 13,482 Thlr. Lohn; Handarbeiter in Tagelohn 762,2 mit 78,090 Thlr., in Akkord 226,8 mit 29,641 Thlr. Lohn. Pro Tag entfallen für einen Handwerker in Tagelohn 13,3, in Akkord 18,76 gGr., für einen Handwerker in Tagelohn 8,2, in Akkord 10,46 gGr.

5. Leistungen der Betriebsmittel. Die 43 in 1857 in Dienst gewesenen Lokomotiven hatten zusammen 7899 Diensttage und dabei 33,651 Stunden Fahrzeit und 11,742 Stunden Dienstzeit beim Arrangiren der Züge auf Bahnhöfen. Es wurden 130,158 Meilen durchlaufen mit einer mittleren Geschwindigkeit von 4,0 Meilen pro Stunde, die Aufenthalte auf den Zwischenstationen mitgerechnet.

Beschaffte Achsmilen 4,979,277, mittlere Stärke der Züge = 38 Achsen. Cokeverbrauch incl. aller Verluste im Ganzen 234,749 Ztr., pro Meile 180 Pfd. Der Holzverbrauch zum Anheizen war 67,141 Kubikfuß (pro Tag 8,5 Kubikfuß) nach Abzug der Verluste für Anheizen und beim Ausblasen, für den Dienst beim Arrangiren der Züge und für den Stillstand zusammen mit 40,270 Ztr., bleiben für die mechanische Leistung, und zwar für die Fahrten im Ganzen 194,479 Ztr., also pro Stunde Fahrzeit 578 Pfd., pro Meile Fahrt 149 Pfd.

3,765,771 Achsmilen zurückgelegt, jeder Wagen also durchschnittlich 2407 Meilen, und zwar jeder Personenwagen 3567, jeder Güterwagen 2071 Meilen. Auf den eigenen Bahnen haben die braunschweigischen Wagen durchlaufen 1,758,147, auf fremden Bahnen 2,007,624 Achsmilen, wogegen fremde Wagen auf den braunschweigischen Bahnen 3,492,919 Achsmilen zurücklegten. Die Vergütung an Wagenmiete betrug an fremde Verwaltungen 91,926, von fremden Verwaltungen 61,837 Thlr., mithin waren 30,089 Thlr. an letztere hinanzuzahlen.

6. Personen- und Güterverkehr. Auf allen vier Bahnen mit der dem Tarif zu Grunde liegenden Länge von 24 Meilen war der Personenverkehr:

	Personen	Proz.	Personen
in erster Klasse	10,689	= 1,94	4,470
„ zweiter „	192,855	= 22,49	51,930
„ dritter „	641,461	= 47,84	110,452
Begleitungs-personal			
u. Freipassagiere	225,696	= 27,73	64,030
	1,070,701	= 100,00	230,882

Die durchschnittliche Transportweite für alle beförderte Personen betrug 5,17 Meilen. Die Zahl der Personen auf 1 Meile reduziert war 5,541,163.

Von andern Gegenständen wurden befördert:

	Ztr.	Proz.	Mittlere Transp. weite	Auf die ganze Bahnlänge
Gepäck	127,842	0,99	7,69 M.	40,987 Ztr.
Gilgut	159,103	1,64	8,86 „	58,715 „
Frachtgut	2,568,508	25,95	9,78 „	1,014,449 „
Produkte u. c.	10,519,227	68,12	7,35 „	3,220,622 „
Fahrzeuge, Thiere	186,697	2,21	6,68 „	51,970 „
Freigut	208,753	1,09	5,81 „	50,534 „
	13,770,130	100,00	7,7 M.	4,437,277 Ztr.
Dazu Personen à 1 1/2 Ztr.	1,338,376		4,63 „	288,602 „
	15,108,506			4,725,879 Ztr.

Es wurden Achsmilen zurückgelegt: mit gewöhnlichen Zügen 125,127, mit Extrazügen 5156, überhaupt 130,283; Anzahl der Züge im Durchschnitt täglich 14,9. Dabei wurden beschafft:

Achsmilen der Personenwagen	980,727
„ „ beladenen Güterwagen	3,346,000
„ „ leeren „	924,339
Zusammen	5,251,066

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
 Hierzu 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 Stationen beträgt 17. Dienstdepeschen, abgegangen 30,739, von hannoverschen Stationen angekommen 7181, zusammen 37,920. Staats- und Privatdepeschen, abgegangen und angekommen 3760, Einnahmen hierfür 1201 Thlr.

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

	Personen	Güter	Zusammen
vom einseitigen Verkehr	139,794 Thlr.	149,783 Thlr.	
" gemeinschaftl. "	287,033 "	889,695 "	
Maxia (Postbeförder.)	5,331 "	11,175 "	
	432,158 Thlr.	1,050,653 Thlr.	1,482,811 Thlr.
Nachtgelder, 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 Achse 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 Administration 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 treten auf die Bahnmeile 21,949 Thlr., auf die Achse 5.89 Thlr., pro Achse aller Wagen 42.05 pf., pro Zentnermeile der Postbeförderung 0.45 pf. Ferner betragen die Auslagen von den Einnahmen 51.3 Proz.

10. Abrechnung. Die Einnahmen betragen 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-Bausfonds 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. Bausfond verwendet, 326,000 Thlr. zur Anschaffung von 9 Lokomotiven und zu Neubauten zur Disposition 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 Bausfonds 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 Puzen 22,587 "
 " " Coles, Steinkohlen und Holz zur Heizung 122,568 "
 Zusammen 210,910 Thlr.

Hiernach kosteten:

	pro Lokomotive	pro Diensttag	pro Lokomotivmeile	pro Achse
Ersatz und Reparatur	1603.8 Thlr.	8.3 Thlr.	12.125 Ggr.	3.8 pf.
Oelen, Schmieren, Puzen	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 sämtlicher 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 sämtlicher braunschweigischen und fremden Wagen			9,125 Thlr.
" " " zum Puzen sämtlicher braunschweig. Wagen			2,172 "
Gesamtkosten			63,548 Thlr.

Hiernach kosteten:

	Ersatz u. Reparatur	Schmieren	Puzen
von jedem Personenwagen	212.4 Thlr.	—	—
" " Güterwagen	66.3 "	—	—
" jeder Personenwagenachse	70.8 "	—	—
" " Güterwagenachse	28.15 "	—	—
" " Personenwagen-Achse	5.717 pf.	—	0.160 pf.
" " Güterwagen- "	3.584 "	—	—
" " Achse meile 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 zusammengefaßt.

Jahr.	Ver- schaffte Zug- meilen.	Personen- verkehr. Pers.-Meil.	Güterver- lehr. Ztr.-Meil.	Bruttoeinnahme. Thlr. im Ganzen pro Meile	Betriebskosten. Thlr. im Ganzen 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 Tischler 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 etc.	—	—	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 also 1856			17716 "
Am Schluß 1857 daher			23859 "
Krankheitslage nach Proz. von den gefunden Tagen sämtl. 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 verhältnismäßig 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-Neckar Bahn, wurde gestattet, den Damm der Main-Neckar Bahn circa eine Viertelmeile nördlich von Darmstadt zu durchstechen, daselbst für den Durchgang ihrer

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.
Untermweg 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 Tendlers 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 Bankapital 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 Bankapitals 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 Dampfsboote, 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 Gesellschaftsvermögens 149,600 fl. schwerlich überschreiten.

Preußen. — Die Eisenbahnstrecke von Saarbrücken bis Louisenthal 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.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Königlich bayerische Staatsbahnen. — Monat Oktober 1858.
(Bahnlänge 280 Wegstunden.)

320,859 Personen	326,382 fl.
1,286,951 Ztr. Güter (212,177 Ztr. Regiefend.)	458,042 "
Gepäck, Equipagen, Thiere u.	33,884 "
Summa	818,308 fl.

gegen 274,641 Personen, 1,361,834 Ztr. Güter (191,137 Ztr. Regiefendungen) und 717,223 fl. Einnahmen im Okt. 1857 bei 252 1/2 Stunden Bahnlänge.

Königl. sächsische Staatsbahnen. — Monat Oktober 1858.

Bahnl. und deren Länge.	M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Totaleinnahme.
		Personen.	Einnahme.	Güter.	Frachtfretrag.	
Leipzig-Zwickau	24.0	93,025	49,112	1,158,108	118,323	169,061
Zwickau-Schwarzenberg	5.4	3,748	804	640,447	7,199	8,017
Chemnitz-Riesa	8.9	36,747	14,944	445,072	35,656	50,844
Dresden-Bodenbach	8.8	52,179	17,906	886,814	33,272	52,588
Dresden-Görlitz	14.0	59,852	30,273	449,540	44,030	75,393
Summa 61.1		245,551	113,040	3,579,981	238,490	355,903

Leipzig-Dresdener Eisenbahn. — Monat Oktober 1858.

81,296 Personen	67,749 Thlr. — Agr.
1,188,377 Ztr. Güter	129,881 " 14 "
	197,630 Thlr. 14 Agr.

Hierzu vom 1. Januar bis ult. Aug. c. 1,495,045 " 6 "
Summa 1,692,675 Thlr. 20 Agr.

Vom 1. Januar bis ult. Okt. 1857 1,892,983 " 21 "

Minderereinnahme in 1858 gegen 1857 200,308 Thlr. 1 Agr.

Mehreinnahme bis ult. Okt. 1858 gegen 1856 116,340 " 6 "

Vorbehaltlich späterer Feststellung.

Pfälzische Eisenbahnen. — I. Ludwigsbahn.

Ergebnis.	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Novbr. 1858	66741	37175	372576	51288	742170	101566	190029
" " 1857	75884	41912	377432	46749	635380	91157	179818
1858 mehr				4539	106790	10409	10211
weniger	9143	4737	4856				
in den verfloßenen 2							
Monaten 1858—59	165684	96610	848612	117735	1513010	208843	423189
1857—58	169823	99038	777579	96388	1242280	177442	372869
1857—58 mehr			71033	21347	270730	31401	50320
weniger	4139	2428					

— II. Maximiliansbahn.

Ergebnis.	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Novbr. 1858	17115	6471	88150	7255	135135	7252	20978
" " 1857	21109	7380	66708	4891	109680	5281	17552
1858 mehr			21442	2364	25455	1971	3426
weniger	3994	909					
in den verfloßenen 2							
Monaten 1858—59	45657	16963	190006	15912	305805	16063	48938
1857—58	51426	17767	164860	10070	256120	12925	40763
1857—58 mehr			25146	5842	49685	3138	8175
weniger	5769	804					

Köln-Mindener Eisenbahn. — Monat Oktober 1858.

a) auf der Hauptbahn.

240,417 Personen	124,218 Thlr.
4,256,184 Ztr. Güter	248,651 "
Extraordinarien	24,473 "
Summa	397,342 Thlr.

gegen 234,872 Personen, 4,014,935 Ztr. Güter und 399,650 Thlr. Einnahme in Monat Oktbr. 1857. Mithin im Monat Oktbr. 1858 weniger 2,308 Thlr.

In den ersten 10 Monaten des Jahres 1858 wurden eingenommen für 2,036,739 Personen, 38,521,135 Ztr. Güter u. 3,510,639 Thlr., gegen 2,026,784 Personen, 36,040,839 Ztr. Güter u. und 3,687,422 Thlr. in 1857. Mithin pro 1858 weniger 176,783 Thlr.

b) auf der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn.	
45,011 Personen	12,787 Thlr.
256,994 Ztr. Güter	15,014 "
Extraordinarien	234 "
Summa	28,035 Thlr.

gegen 42,748 Personen, 214,120 Ztr. Güter und 25,180 Thlr. Einnahme im Monat Okt. 1857. Mithin im Monat Okt. 1858 mehr 2,855 Thlr.

In den ersten 10 Monaten des Jahres 1858 wurden eingenommen für 369,482 Personen, 2,393,247 Ztr. Güter u. 250,475 Thlr., gegen 348,271 Personen, 1,543,036 Ztr. Güter u. und 190,747 Thlr. in 1857. Mithin pro 1858 mehr 59,727 Thlr.

Ankündigungen.

[113—114] (Stuttgart. Dienstverlegung.) Bei der K. Hauptreparaturwerkstätte in Eplingen ist die Stelle eines Werkführers mit einem Gehalt von 1000 fl. neben freier Wohnung erledigt. Die Bewerber um diese Stelle haben sich über ihre Bildungslaufbahn, ihre theoretischen und praktischen Kenntnisse im Maschinenfache und über ihre bisherige Verwendung auszuweisen und ihre Meldung innerhalb vier Wochen bei der Unterzeichneten einzureichen.

Stuttgart, den 22. November 1858.

K. Württ. Eisenbahn-Direktion.
Dillenius.

Königl. Bayerische Pfälzische Eisenbahnen.

[115—117] I. Ludwigsbahn.

Die Herren Aktionäre der Pfälzischen Ludwigsbahn werden in Gemäßheit des §. 40 der Gesellschaftsstatuten zu der

Mittwoch, den 3. Januar 1859, Morgens 11 Uhr

zu Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude abzuhaltenden

Generalversammlung

hiermit eingeladen.

Gegenstände der Verhandlung:

- 1) Geschäftsbericht der Direktion.
- 2) Verbescheidung der Rechnungen vom 1. Oktober 1857 bis 30. Septbr. 1858.
- 3) Festsetzung der zur Verteilung an die Aktionäre gelangenden Dividende.
- 4) Erneuerung eines Dritttheils der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes nach §. 52 der Statuten.

Diejenigen Herren Aktionäre, welche dieser Versammlung beizuhöhen wollen, haben sich längstens bis zum **28. Dezember** d. J. auf dem Bureau der Direktion zu Ludwigshafen über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalaktien oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniß auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten ermächtigen zugleich zur freien Fahrt auf der Pfälzischen Ludwigsbahn am Tage der Generalversammlung und zwar in der Richtung nach Ludwigshafen mit den Vormittagszügen, in der Richtung von Ludwigshafen mit den Nachmittags- und Abendzügen.

Nach dem 28. Dezember können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

II. Maximiliansbahn.

(Neustadt-Weissenburg.)

Die Herren Aktionäre der Pfälzischen Maximiliansbahn werden in Gemäßheit des §. 40 der Gesellschaftsstatuten zu der

Donnerstag, den 6. Januar 1859, Morgens 11 Uhr

zu Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude abzuhaltenden

Generalversammlung

hiermit eingeladen.

Gegenstände der Verhandlung:

- 1) Geschäftsbericht der Direktion.
- 2) Verbescheidung der Rechnungen vom 1. Oktbr. 1857 bis 30. September 1858.
- 3) Erneuerung eines Dritttheils der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes.

Diejenigen Herren Aktionäre, welche dieser Versammlung beizuhöhen wollen, haben sich längstens bis zum **29. Dezember** d. J. auf dem Bureau der Direktion zu Ludwigshafen über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalaktien oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniß auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten ermächtigen zugleich zur freien Fahrt auf der Pfälzischen Maximiliansbahn und zwar in der Richtung nach Ludwigshafen mit den Vormittagszügen, in der Richtung von Ludwigshafen mit den Nachmittags- und Abendzügen.

Nach dem 29. Dezember können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

Ludwigshafen, den 28. November 1858.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen. **Wahl.**