

steinen ausgelegt, 2100 laufende Fuß Sickerdohlen mit 4200 Sch. R. Bruchsteinen und 24 Stein-Prismen mit 1100 Sch. R. Bruchsteinen; Gesamtaufwand 733,023 fl.

Mit Ausnahme einer Länge von 7.8 Stunden sind sämtliche Bahnlinien einspurig angelegt.

Auf sämtlichen Bahnlinien waren verwendet: 8,555,826 lauf. Fuß Schienen, 1,388,562 Schwellen und 235,738 Würfel, 2,120,724 Stähle, 681,506 Laichen, 1,362,106 Laichenbolzen, 6,739,712 Schienennägel; vorhanden: 147 Stationen, 1276 verschiedene Gebäude (außer 519 provisorischen), 192 Drehscheiben, 1032 Wechfel, 167 Telegraphenapparate bei 284.84 Stunden Telegraphenleitung, 62 Boden- und 36 Grubenwaagen, 1 Schiebbühne im Niveau, 29 Stativmaschinen, 113 Wasserkrähnen, 520 Brunnen, 1004 optische Telegraphen, 1531 Barrieren und Zugschranken; ferner 277 Bahnbrücken, 32 Wegbrücken, 6 Tunnel; 1639 Durchlässe im Bahnkörper für Wasser, 65 für Wege; 881 Durchlässe außerhalb des Bahnkörpers; 30,944 lauf. Fuß Stützmauern und 203,903 Fuß Sicherheitsgeländer.

Fahrdienst. Im ganzen Jahr 1858 sind von den Zügen zurückgelegt worden 925,566 Wegstunden oder 462,783 Meilen. Ein Unfall, welcher eine Betriebsstörung oder Beschädigung von Reisenden zur Folge gehabt hätte, hat glücklicher Weise auch in diesem Jahre nicht stattgefunden. Dagegen verloren 7 Personen und 3 Bedienstete durch eigene Schuld, theils bei Begehung der Bahn, theils durch Fahrlässigkeit bei den dienstlichen Verrichtungen ihr Leben.

Der Stand der Lokomotiven wurde in 1857—58 auf 194 erhöht.

Das Wageninventar bestand aus

532 Personenwagen mit 1526 Achsen und 18,674 Sitzplätzen,  
3478 sonstige Wagen „ 8603 „ „ 372,660 Ztr. Tragfähigkeit.

Wegstunden wurden zurückgelegt:

- 1) Von den Lokomotiven 1,018,705, und zwar von
  - 73 Maschinen der Klasse A . . . . . 293,790,
  - 115 „ „ „ B . . . . . 702,333,
  - 6 „ „ „ C . . . . . 22,582.

- 2) Von den Wagen:
  - den Personenwagen . . . . . 4,282,926
  - „ Güter und übrigen Wagen 13,219,511

Auf auswärtigen Bahnen legten die bayerischen Wagen zurück 383,787 Stunden, wogegen fremde Wagen auf bayerischen Bahnen 152,797 Stunden durchliefen. Von den Lokomotiven wurden 53,949,212 Achsstunden beschafft.

Das Feuerungsmaterial der Lokomotiven war ausschließlich Torf und Rußkohle und zwar Gesterer auf den südlich von Nürnberg gelegenen Bahnen auf einer Ausdehnung von 171 Stunden, Leptere auf den nördlichen Bahnen auf 109 Stunden. Die Verwendung von Coles, wovon noch erhebliche Vorräthe lagerten, geschah nur ausnahmsweise und dann nur in ganz kleinen Quantitäten, vermengt mit Rußkohle. Von dem konsumirten Torfquantum wurden in den ärarialisirten Mooren 1,091,200 Kubiff. produziert.

Die Torfgewinnung im Haspelmoore beschränkte sich neben einem für die dortige Stationmaschine produzierten Quantum von 82,998 Kubiff. Stichterf — auf die Fortsetzung der Vorarbeiten zur Prestorferzeugung. Prestorf selbst wurden wegen später Vollendung der Einrichtungen nur 15,000 Ztr. darge stellt, dagegen wurde mit der Feldarbeit und Gewinnung der pulverisirten Torferde zur Fabricazion im Winter 1858—59 vorgeschritten. Der außer dem selbsthergezugten Torfe noch benötigte wurde aus Privatortfischen zum Durchschnittspreis von 3 fl. 48 kr. pro 100 Kubiff. bezogen, ein Preis, der gegen den vorjährigen um 18 kr. höher steht.

Der Durchschnittspreis der sächsischen Rußkohle stellte sich pro Zentner auf 25.22 kr.

Verbraucht wurde von den Maschinen	pro im Ganzen	pro Wegstunde	pro Achsstunde
9,012,803 Kubiff. Stich- u. Nobeltorf für	321,261 fl.		
5,835 Ztr. Prestorf . . . . .	1,932 „		
408,403 Ztr. Rußkohle . . . . .	172,926 „	31.42 fr.	0.59 fr.
8,787 Ztr. Coles v. d. Ruhr . . . . .	9,602 „		
3,114 Klafter weiches Holz . . . . .	27,893 „		
1,408.89 Ztr. Del . . . . .	45,208 „	(7 Pf.)	(0.12 Pf.)
841.57 Ztr. Talg . . . . .	33,576 „	4.64 fr.	0.08 fr.
daher Gesamtaufwand 612,398 fl.			

Zum Schmieren der Wagen wurden verbraucht 271 Ztr. Del und 123.8 Ztr. Talg, zusammen für 13,420 fl.; auf die Wegstunde macht dieß 0.04 Loth Del und 0.02 Loth Talg für 0.04 fr.

Der Aufwand in den Staatswerkstätten für Material und Arbeitslöhne betrug über Abzug der Ausgaben für Arbeiten gegen Rückersah 807,008 fl.; die auswärts gefertigten Arbeiten betragen 16,197 fl.; Gesamtaufwand 823,205 fl. Davon entfallen:

auf die	im Ganzen	pro Lokomot.	pro Wegstunde	pro Achsstunde
Lokomotiven und Tender . . . . .	442,098 fl.	2278 fl.	26.03 fr.	0.49 fr.
		pro Wagen		
Wagen jeder Art . . . . .	292,822 „	73 „	1.003 „	— „

Achsenbrüche fanden im Laufe des ganzen Jahres fünf statt, von welchen vier an sechsräderigen Gütern, resp. Torfmunitionswagen, einer an einem sechsräderigen Tender vorkamen. Zwei Brüche fielen in den Monat November, die übrigen drei in die Monate April und Juli. — Die Zahl der Bandagenbrüche betrug 82.

Bahnunterhaltung. Die Kosten für Unterhaltung des Bahnkörpers und der Schienenlage sammt den Attributen der Bahn beliefen sich auf 511,258 fl. (nach Abzug der dem Neubausfond zufallenden Beträge für Erneuerungen u. mit 113,327 fl.). Auf die in Unterhaltung gestandene Bahnlänge von durchschnittlich 266.7 Stunden vertheilt, ergibt sich der Unterhaltungsaufwand pro Bahnstunde zu 1916 fl. 58 kr.

Der Ausgabe-Gonto für Gebäude und Wasserstationen betrug ohne Ergänzungsbauten 114,554 fl.

Verkehrsergebnisse. Verkehr und Einnahmen in 1857—58 waren:

	Personen	Ertrag	pro Person	entfallen
1. Klasse . . . . .	21,078	111,740 fl.	17.67 Meilen	5 fl. 18.1 fr.
2. „ . . . . .	744,868	1,370,969 „	9.20 „	1 „ 50.5 „
3. „ . . . . .	2,425,882	1,498,272 „	4.63 „	37.1 „
Militärs . . . . .	49,390	42,633 „	— „	51.8 „
	3,241,218	3,023,614 fl.	5.9 Meilen	55.18 fr.

Die durchschnittliche Einnahme pro Person und Meile war 9.65 fr.

Ausschließlich der Militärs wurden von den Personen zurückgelegt 18,464,351 Meilen; auf die ganze Bahnlänge berechnet ergeben sich 136,328 Personen.

Von den Einnahmen von Personen entfallen auf die Bahnmeile 22,324 fl. 22 kr., auf die Ruhmeile 6 fl. 32 kr.

17,373,267 Zollpfund Reisegepäck und Militäreffekten brachten 172,665 fl.; 654 Reisewagen und Militärfahrzeuge 13,880 fl.; 199,448 Stück Thiere und Militärpferde 114,174 fl.

Einschließlich 5262 Ztr. Militäreffekten wurden befördert 13,751,739 Zollzentner Güter für 4,725,749 fl. Jeder Zentner Gut hat durchschnittlich 20.5 Meilen durchlaufen und 20.6 kr. eingebracht. Auf den Zentner und die Meile ergibt sich 1.00 kr. Auf die ganze Bahnlänge reduziert ergeben sich 1,857,232 Ztr.

Auf die Bahnmeile war die Einnahme vom Güterverkehr 34,875 fl.

Die Gesamteinnahme vom Verkehr betrug 7,881,060 fl. und pro Meile 59,088 fl. Die Summe aller Einnahmen belief sich auf 8,804,220 fl.

Dagegen war die Rohausgabe:

für Centralverwaltung und Oberleitung . . . . .	68,400 fl.
„ Betriebs-, Abfertigungs- und Fahrdienst . . . . .	738,386 „
„ Maschinen- und Werkstättenbetrieb . . . . .	2,065,975 „
„ Bahnaufsichtsdienst, Bahn- u. Gebäudenunterhaltung . . . . .	1,172,775 „
in der Rechnung durchlaufende Posten . . . . .	557,731 „
dem Betriebsfonds fremde Ausgaben . . . . .	199,258 „
Summe aller Ausgaben 4,802,525 fl.	

Die Einnahmen betragen . . . . . 8,804,220 fl.

„ Ausgaben . . . . . 4,802,525 „

daher Reinertrag . . . . . 4,001,695 fl.

was auf die Bahnmeile 29,546 fl. ausmacht.

Wenn zur Ermittlung der reinen Betriebsrente die in der Rechnung durchlaufenden, so wie die dem Betriebsfonds fremden Ausgaben, erstere in den Einnahmen und Ausgaben, letztere in den Ausgaben abgesetzt werden, so gestaltet sich der Abschluß also:

Eigentliche Betriebseinnahme . . . . .	8,246,489 fl.
„ Betriebsausgabe . . . . .	4,045,536 „
Einnahmeüberschuß . . . . . 4,200,953 fl.	

Hiernach berechnet sich die Bruttoeinnahme aus den eigentlichen Staatsbahnen (weil die Pachtzinsen der gemieteten Bahnen bereits gekürzt sind) auf je eine der während Jahresfrist in Betrieb gestandenen 129.71 Meilen zu 63,576 fl. die Bruttoausgabe desgleichen zu 31,189 „ und der Reinertrag zu 32,387 fl.

Auf die Ruhmeile treffen vom Reinertrag 9 fl. 4 kr.

An den Ausgaben nehmen Antheil

die Centralverwaltung mit . . . . .	1.69 Proz.
der Abfertigungs- und Fahrdienst mit . . . . .	18.25 „
„ Maschinen-, Wagen- u. Werkstättenbetrieb mit 51.07 „	
die Unterhaltung u. Beaufsichtigung der Bahn und Gebäude mit . . . . .	28.99 „

Von der Bruttoeinnahme betragen die Auslagen 49.05 Proz.

Aus obigem Reinertrag zu 4,200,953 fl. verzinst sich das eingangs nachgewiesene Bankapital von 105,771,264 fl. zu 3.96 Proz. (gegen 4.44 Proz. im Vorjahr).

Es gingen aber an Materialvorräthen 235,120 fl. mehr auf das Jahr 1858—59 über als vom Vorjahr auf 1857—58. Mit Einrechnung des Mehrvorrathes erhöht sich die Verzinsung auf 4.19 Proz. und bleibt sohin gegen das Vorjahr nur um 0.25 Proz. zurück.

(Fortsetzung folgt.)