

	im Jahre 1859		in den früheren Betriebsjahren		Zusammen
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
auf der nördlichen Linie	415,393	7,070,578	7,485,972		
" " südöstlichen "	2,910,104	22,827,065	25,737,169		
" " Wien-Neu-Szönyer Linie	162,713	8,132,293	8,295,006		
Zusammen	3,488,210	38,029,936	41,518,147		
Allgemeine Unkosten	72,118	1,631,700	1,703,818		
Gesamtsumme	3,560,328	39,661,637	43,221,965		

Der Aufwand für Neuanschaffung von Betriebsmitteln betrug in 1859 417,954 fl. und bis Ende 1859 . . 14,104,144 fl.

Die südöstliche Linie endet bei Bazias an der Donau; um dieser Linie ihre natürliche Entwicklung zu sichern, war man genöthigt für die Verbindung zwischen Bazias und dem Theile der Donau, welcher sich von Turn-Severin (Wallachei) nach Semlin und Belgrad (Savemündung) auf 30 Meilen ausdehnt, den Dienst durch eigene Betriebsmittel sicher zu stellen. Das für diesen Zweck im Laufe des Jahres 1859 angeschaffte Betriebsmaterial besteht in: 4 Dampfschiffen von 120 bis mindestens 60 Pferdekraft ausschließlich für den Transport von Reisenden und Waaren. Diese Schiffe haben bloß 20 bis 22 Zoll Tiefgang, um die Stromschnellen, welche bei dem eisernen Thor und andern Stellen vorkommen, passiren zu können. 9 Schleppern, und zwar 6 eisernen und 3 hölzernen für den Transport von Schweinen und Waaren. 2 Plätten und 7 Stickschiffen (Pontons) mit Landungsbrücken, Rähnen und anderen für den Dienst erforderlichen Zugehör für 10 Stationen des Flussfers. Diese noch unvollständigen Einrichtungen, welche im Jahre 1859 bloß einen Probendienst gestatteten, erforderten eine Ausgabe von 327,709 fl.

Die Arbeiten der ersten Herstellung in den Bergwerken, Hüttenwerken und Domänen haben im Jahre 1859 außer den Eisenhüttenanlagen, dem Aufschlusse der Kohlenmittel und der Erbauung von Straßen in den Domänen keine besondere Wichtigkeit gehabt. Die Ausgaben haben im Jahre 1859 1,861,935 fl. betragen. Die gleichen Auslagen früherer Jahre beziffern sich mit 4,349,447 fl., die gesammten diesfälligen Ausgaben ergeben sonach die Summe von 6,211,382 fl., wovon die Kohlenwerke 2,330,734 fl., die Eisenwerke 2,166,049 fl. in Anspruch nahmen.

Was die Betriebsergebnisse im Jahre 1859 betrifft, so waren die letzten Strecken der der Gesellschaft konzessionirten Eisenbahnen im Jahre 1858 in Betrieb gesetzt worden, sonach auch die Länge der betriebenen Linien im Jahre 1859 dieselbe gewesen, wie zu Ende des Jahres 1858, nämlich die nördliche Linie mit 62, die südöstliche mit 91.5, die Wien-Neu-Szönyer Linie mit 21, zusammen 174.5 Meilen.

Von den Zügen wurden durchlaufen . . . 564,913.67 Meilen,
" " Lokomotiven wurden durchlaufen 711,770.90 "

Von den Zugmeilen treffen auf die Personenzüge 27.44, auf die gemischten Züge 21.57, auf die Lastzüge 50.99 Proz.

Die mittlere Anzahl der Achsen war bei jedem Personenzug 26, bei jedem gemischten Zug 47, bei jedem Lastzug 91, bei jedem Zuge im Allgemeinen 63 Stück.

Befördert wurden:		
Reisende: I. Classe	59,401	durchschn. 16.60 Meilen,
" " II. "	508,694	" 13.89 "
" " III. "	1,481,630	" 9.24 "
" " zu ermäßigten Preisen	13,224	" 2.04 "
" " im Ganzen	2,062,949	" 10.55 "
Reisegepäck	187,551 Ztr.	" 15.82 "
Gilgut	204,825 "	" 19.42 "
Frachten	31,332,877 "	" 16.17 "
Militärtransporte: Reisende	1,344,037	" 10.94 "
" " Gepäck	104,387 Ztr.	" " "
" " Pferde	96,868	" " "
" " Wagen	6150	" " "

Auf die ganze Bahnlänge berechnet, ergeben sich
Reisende 124,739
Gepäck 17,008 Ztr.
Gilgut 22,792 "
Frachtgut 2,903,778 "

Die Einnahme war von	
Reisenden	4,856,745 fl. = 26.11 Proz.
Reisegepäck	241,284 " = 1.30 "
Gilgut	382,166 " = 2.05 "
Frachten	9,266,624 " = 49.81 "
Regietransporten für Neubauten	217,682 " = 1.17 "
Equipagen, Pferde, Vieh	1,195,552 " = 6.43 "
Militärtransporte	2,372,395 " = 12.75 "
Extrazüge	14,494 " = 0.08 "
Verschiedene Einnahmen	56,565 " = 0.30 "
zusammen	18,603,507 fl. = 100 Proz.

Die durchschnittliche Einnahme beträgt:

für einen Reisenden	2.35 fl. pro Meile	22.31 fr.
" " Centner Gepäck	1.29 " " "	8.13 "
" " " Gilgut	1.87 " " "	9.61 "
" " " Fracht	0.33 " " "	2.06 "

Auf eine Meile Bahnlänge betrug die Einnahme 106,610 fl.

" " Zugmeile betrug die Einnahme 32.93 "

Die Betriebsausgaben betragen:

	pro Bahnmeile	pro Zugmeile
Central-Administration	822,353 fl.	1.46 fl.
Bahnbetrieb	1,705,415 "	3.02 "
Zugförderung und Reparatur der Betriebsmittel	3,151,139 "	5.58 "
Overbau und Gebäude-Erhaltung	1,431,734 "	2.53 "
zusammen	7,110,641 fl.	12.59 fl.

Von der Brutto-Einnahme zu 18,603,507 fl.

die Total-Ausgaben abgezogen mit 7,110,641 "

ergibt als Netto-Ertrag 11,492,866 "

die Ausgabe macht von der Brutto-Einnahme 38.22 Proz.

Die Ausgabe betrug:

	pro Lokomotivmeile	pro Zugmeile
für Brennmaterial	1.17 fl.	1.48 fl.
" " Reinigung, Schmiere u.	0.19 "	0.25 "
" " Reparatur der Lokomotiven und Tender	1.11 "	1.40 "
" " " Personenwagen	0.15 "	0.19 "
" " " Güterwagen	0.84 "	1.06 "

Durchschnittlich wurde für Unterhaltung ausgegeben:

einer Lokomotive nebst Tender 2333 fl.

eines Personenwagens 208 "

" " Lastwagens 88 "

Die Unterhaltungskosten pro Achsmeile eines Personenwagens betragen 0.020, eines Lastwagens 0.021 fl.

Die Einnahmen von 1859 stellen im Vergleiche mit dem Jahre 1858 eine Vermehrung von 3,278,187 fl. heraus, was einer Mehreinnahme von 21.40 Proz. gleichkommt, während die im Betriebe stehende Bahnlänge im Jahre 1859 nur um 7.27 Proz. mehr als im Jahre 1858 beträgt. Von dem Ueberschusse an Einnahmen entfallen auf die Militärtransporte 2,109,832 fl. der Rest der Vermehrung, d. i. 1,168,355 fl. stellt im Verhältnisse mit den Einnahmen pro 1858 bloß 7.62 Proz. Ueberschuß dar.

Der Betrieb der Bergwerke, Hüttenwerke und Domänen ist durch die Ereignisse des Jahres schwer betroffen worden, so daß die Betriebsergebnisse des Jahres 1859 nicht befriedigend sind; insbesondere aber jene der Eisenwerke und Maschinenwerkstätten. Der Betrieb der Kohlenwerke hat einen Ertrag von 119,247 fl. abgeworfen. Die Metallgruben hatten bis jetzt eine Einbuße, welche im Jahre 1857 90,000 fl. überschritt und im Jahre 1858 noch 32,462 fl. betrug. Im Jahre 1859 ergaben sie das erste Mal einen Ueberschuß an Einnahmen über die Ausgaben im Betrage von 1017 fl. Die Metallhütten, welche die Erzeugnisse der Metallgruben verarbeiten, haben im Jahre 1859 einen Gewinn von 27,759 fl. abgeworfen. Die Eisenhütten haben bloß eine reine Einnahme von 118,669 fl. geliefert.

Die Ereignisse des Jahres 1859 haben die Konstruktions-Werkstätten schwer berührt. Man hat einen Theil der Arbeiter wegen Mangel an Bestellungen entlassen müssen, wodurch der Ertrag sich auf 49,918 fl. herabgemindert hat.

Die Forste und Domänen weisen im Jahre 1859 an Ertrag 219,440 fl. aus. Das Betriebsjahr 1859 ergibt hiernach für die Bergwerke, Hüttenwerke und Domänen nach Abzug der zu vertheilenden Ausgaben einen Reingewinn von 441,129 fl.

Das reine Betriebsergebnis der Eisenbahnen belauft sich nach der bereits gelieferten Darstellung auf 11,492,866 fl.

Die Berg- und Hüttenwerke und Domänen der Gesellschaft haben ein Reinerträgnis abgeworfen von 441,129 "

Die Gesamtsumme beträgt daher 11,933,995 fl.

wenn man hiervon den Saldo des Interessen-Couto's mit 9,622,572 "

in Abzug bringt, so verbleiben 2,311,423 fl.

wovon 2,000,000 fl. als Dividende mit 5 fl. pro Aktie (10 Fr.) verteilt werden.

(Die Beschlüsse der Generalversammlung sind bereits auf S. 87 der Eisenbahn-Zeitung mitgetheilt worden.)

Ostindische Eisenbahnen.

Die Einführung von Eisenbahnen in Ostindien datirt von 1845, in welchem Jahre die East indian und die Great Indian Peninsular Eisenbahngesellschaften gegründet wurden. Die Zahl der jetzt bestehenden Eisenbahngesellschaften ist neun; sie bezwecken die Herstellung von 4917 englischen Meilen Eisenbahnverbindungen neben der 570 miles langen Dampfschiffahrt auf dem Indus zwischen