

Zur Erleichterung des Kohlentransportes aus den Ostrauer Kohlenrevieren soll mit Zustimmung der Generalversammlung eine 1 3/4 Meilen lange Kohlenbahn hergestellt und die Vorarbeiten hierzu, so wie die mit den Nachbargewerken zu treffenden Verabredungen demnächst getroffen werden.

Auf Grund eines Gutachtens über den gegenwärtigen Stand des Pensionsfonds der Angestellten wurde beschlossen den Jahresbeitrag der Gesellschaft für die nächsten 10 Jahre von 10,000 fl. auf 25,000 fl. zu erhöhen.

(Schluß folgt.)

## Deutsche Eisenbahnen.

### I. Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn.

Dem Geschäftsbericht der Direktion dieser Bahn für das Jahr 1859 entnehmen wir Folgendes.

Die Betriebsergebnisse vom Jahre 1859 können im Rückblick auf die andauernden Handelsstockungen nur als günstig betrachtet werden; die Mehreinnahme aus dem Personen- und Güterverkehr betrug 1858 beträgt 24,631 Thlr. Durch einen Ausfall an den sonstigen Einnahmen von circa 2000 Thlr., ferner durch die Kosten für neu beschaffte Güter- und Gepäckwagen im Betrage von 16,349 Thlr., so wie durch eine geringe Erhöhung der Betriebskosten ist jene Mehreinnahme so weit absorbiert worden, daß eine höhere Dividende als für das Jahr 1858 nicht resultirt.

Die Hauptergebnisse des Betriebs sind in nachstehenden statistischen Angaben enthalten:

Länge der Bahn einschließlich der mit der Main-Wefer Bahn gemeinschaftlichen Bahnstrecke zwischen Cassel und Guntershausen, so wie der pachtweise übernommenen (zur Westphälischen Bahn gehörigen) Strecke zwischen Haubeda und Warburg 20 1/4 Meilen, wovon doppelgleisig 1.85 Meilen.

Anlagekapital 11,392,892 Thlr., davon in Stammaktien 8,000,000 Thlr.

Von dem Anlagekapital kommen auf die Transportmittel 911,652 Thlr. und auf die Meile Bahnlänge (die Strecke Haubeda-Warburg ausgeschlossen) 584,251 Thlr.

An Transportmitteln sind vorhanden 34 Lokomotiven, 27 Tender, 56 Personenwagen, 299 Güter-, Gepäck- und Viehwagen.

Die Lokomotiven haben durchlaufen 80,524 Achsenmeilen und an Heizmaterial pro Achsenmeile verbraucht 124.3 Pfd. Steinkohlen und 0.79 Kubikfuß Holz.

Es sind im Ganzen transportirt 305,571 Personen; dann 4,597,127 Ztr. Güter und verschiedene außerordentliche Transporte (Lokomotiven, Wagen etc.).

Jede Person hat durchschnittlich durchfahren 5.819 Meilen, jeder Zentner Gut 10.706 Meilen; pro Person und Meile sind eingekommen 3 Egr. 9.7 hlr., pro Zentner und Meile 3.721 hlr.

Es sind befördert auf die Länge einer Meile 1,778,096 Personen und 49,217,159 Zentner Güter; auf die ganze Bahnlänge 87,807 Personen und 2,430,477 Zentner Güter.

Auf eine Achsenmeile fallen 3.29 Personen und 22.93 Ztr. Güter.

Die Einnahmen haben betragen:

aus dem Personenverkehr . . .	237,227 Thlr. = 30.7 Proz.
„ „ Güterverkehr . . .	529,914 „ = 68.6 „
an sonstigen Einnahmen . . .	5,460 „ = 0.7 „
<b>Zusammen</b>	<b>772,601 Thlr.</b>

Die Ausgaben haben betragen (mit Ausschluß der Kosten für neue Transportmittel) betragen 50.93 Proz. der Bruttoeinnahme.

für die allgemeine Verwaltung . . .	25,449 Thlr. 5.95 Proz.
„ „ Bahnverwaltung . . .	129,583 „ 30.27 „
„ „ Transportverwaltung . . .	272,078 „ 63.57 „
an sonstigen Ausgaben . . .	912 „ 0.21 „
<b>Zusammen</b>	<b>428,022 Thlr.</b>

Die Betriebskosten (mit Ausschluß der Kosten für neue Transportmittel) betragen 50.93 Proz. der Bruttoeinnahme.

Die Einnahmen betragen pro Bahnmeile 38,153 Thlr., pro Achsenmeile 9 Thlr. 20 Egr. 3 hlr.

Die Betriebsausgaben betragen pro Bahnmeile 21,137 Thlr., pro Achsenmeile 5 Thlr. 9 Egr. 5 hlr.

Nach Verzinsung etc. der Prioritäts-Anleihen beträgt der reine Ueberschuß 191,643 Thlr.

Der Reservefond beträgt einschließlich der Einlage für 1859: an vorhandenen Oberbaumaterialien-Vorräthen 10,000 Thlr., in baar und in Werthpapieren 98,489 Thlr., zusammen 108,489 Thlr.

Zur Ergänzung dieser Daten wird noch Folgendes mitgetheilt:

Von der Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr kommen auf den Lokalverkehr 197,411 Thlr., auf den Verkehr mit anderen Bahnen 569,730 Thlr. Pro Achsenmeile betragen die Einnahmen vom Verkehr 9 Thlr. 18 Egr. 1 hlr., pro Bahnmeile 37,833 Thlr.

Es wurden befördert:

in 1. Klasse . . .	6,556 Personen = 2.15 Proz.
„ 2. „ . . .	80,126 „ = 26.22 „
„ 3. „ . . .	218,889 „ = 71.63 „
<b>zusammen</b>	<b>305,571 Personen.</b>

Die beförderten Güter vertheilen sich in

Frachtgüter 1. Klasse (Normalfracht) . . .	1,467,955.0 Ztr.
„ 2. „ (Ermäßigte Fracht) . . .	1,108,813.8 „
Rohstoffe in Wagenladungen . . .	1,927,982.0 „
Gilgüter . . .	92,376.4 „
<b>Uebershaupt</b>	<b>4,597,127.2 Ztr.</b>

Die Wagen haben an Achsenmeilen durchlaufen:

	Personen und	Güterwagen
auf eigener Bahn . . .	226,284 „	592,090
„ fremden Bahnen . . .	254,239 „	948,560
	<b>480,523</b>	<b>1,540,650.</b>

Auf eigener Bahn haben durchfahren:

die eigenen Wagen . . .	226,284	592,090
„ fremden Wagen . . .	313,534	1,554,250
	<b>539,818</b>	<b>2,146,340.</b>
		2,086,158.

Hiernach fallen 33.36 Achsenmeilen auf eine Lokomotivmeile.

Die Betriebsauslagen betragen auf die Achsenmeile 4 Egr. 9.34 hlr.

Die Kosten der Zugkraft pro Lokomotivmeile berechnen sich wie folgt:

Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender incl. Kosten des Werkstätten-Inventars und Feuerversicherungsprämie . . .	23.27 Egr.
Gehalte etc. der Werkstätte-Beamten (der auf die Lokomotiv-Unterhaltung fallende Theil) . . .	1.64 „
Kosten des Feuerungsmaterials incl. Prämien . . .	14.74 „
Kosten des Schmier- und Puzmaterials . . .	2.74 „
Löhne der Lokomotivpuzer . . .	1.62 „
Gehalte u. sonstige Vergütungen der Lokomotivführer u. Feuerleute	6.07 „
Vergütung für Abnutzung der Lokomotiven und Zinsen des Anlagekapitals (Erfahrungssatz) . . .	21.00 „
<b>Gesammtbetrag der Kosten f. d. Zugkraft auf eine Lokomotivmeile</b>	<b>71.08 Egr.</b>
oder abgerundet . . .	2 Thlr. 11 Egr. 1 hlr.

Die Kosten der zu den Zügen gehörigen Wagen mit dem Begleitungs-personal sind pro Lokomotivmeile folgende:

Reparaturkosten incl. Kosten des Werkstätten-Inventars und der Feuerversicherungsprämie . . .	9.40 Egr.
Gehalte etc. der Werkstätte-Beamten (der auf die Wagen-Unterhaltung fallende Theil) . . .	0.69 „
Schmier- und Puzmaterial . . .	1.11 „
Löhne der Wagenpuzer . . .	0.38 „
Gehalte und sonstige Vergütungen des Wagenbegleitungs-personals	6.92 Egr.
Kosten der Beleuchtung der Personenwagen . . .	0.12 „
<b>Gesammtbetrag der Kosten für die Wagen etc. pro Lokomotivmeile</b>	<b>18.62 Egr.</b>
oder abgerundet . . .	18 Egr. 8 hlr.

hierzu die Kosten der Zugkraft (s. oben) mit 2 Thlr. 11 „ 1 „ ergibt als Selbstkosten der vollständig ausgerüsteten Züge pro Lokomotivmeile . . . 2 Thlr. 29 Egr. 9 hlr. oder pro Achsenmeile . . . 2 „ 8.28 „

Da auf eine Achsenmeile 3.29 Personen und 22.93 Ztr. Güter fallen, so betragen die Beförderungskosten (d. h. die eigentlichen Zugkosten) im Durchschnitt auf die Meile für eine Person 9.81 hlr. und für einen Ztr. Gut 1.41 hlr.

Werden von den Einnahmen zu 773,776 Thlr. die Betriebskosten abgezogen mit 428,022 Thlr. so bleiben 345,753 Thlr. Dieser Ueberschuß beträgt vom Anlagekapital 3 Proz. Als Dividende wurde vertheilt 2 Thlr. (2 Proz.) pro Aktie.

### II. Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Der zehnte Jahresbericht der Direktion dieser Bahn für das Jahr 1859 enthält im Wesentlichen Folgendes.

Die Verhältnisse der Verwaltung haben sich im Jahre 1859 im Allgemeinen günstiger gestaltet. Die Verhandlungen über die Lübeck-Oldesloe-Wandebek-Hamburger Bahn wurden fortgesetzt und es hat der König von Dänemark am 24. April 1860 der Gesellschaft für jene Strecke die Bau- und Betriebs-Konzession erteilt. Auch der Bauplan hat gleichzeitig die Allerhöchste Genehmigung erhalten, so daß demnächst auch an die hohen Senate zu Lübeck und Hamburg das Gesuch um Ertheilung der Bau- und Betriebs-Konzession wird gerichtet werden können. Eine für die Gesellschaft nicht minder wichtige Ange-