

eine Beförderungstrecke von 14,76 Meilen, und auf die Fahrt eine Ladung von 552 Ztr.

Mittels der den Bahnhof und Kanalhafen in Nürnberg verbindenden Zweigbahn wurden 216,739 Ztr. befördert, und hiefür 1757 fl. eingenommen, wovon die Hälfte dem Kanalräde zuzuf.

Die Einnahmen betragen	192,982 fl.
„ Ausgaben	124,934 „
daher Reinertrag	68,048 fl.

Das Schiffahrtjahr selbst war ein trockenes und es mußte daher auch in diesem zu außerordentlichen Maßnahmen durch Zuleitung von Speisewasser ge-griffen werden. Hiedurch ward jedoch der normale Wasserstand in der obersten Haltung und damit der ungehörte Fortgang der Schiffahrt erhalten.

V. Donau-Dampfschiffahrt.

Bis zu Ende des Rechnungsjahres waren von der durch das Gesetz vom 18. März 1855 eröffneten Dotazion für Vermehrung der Transportmittel und Erweiterung der Ländepläge u. pro 830,000 fl. ausgegeben 827,890 fl. Der ganze Aufwand für das Unternehmen beträgt hiernach mit Einrechnung der Er-werbungslosten und der ersten Dotazion für Instandsetzung zu 500,000 fl. und 390,000 fl. bis Ende 1858—59 . . 1,717,890 fl.

Der Fahrdienst war auf der oberen Donaustrasse zwischen Donauwörth und Regensburg wegen der Winterzeit zwei Monate vom 16. Dezember 1858 bis 16. Februar 1859 eingestellt; die übrige Zeit wurde der Personendienst im Oktober, März und April mittelst andertägigen Fahrten, vom Mai bis Ende September aber mittelst täglichen Fahrten und der Schlepplidienst mittelst 2mal wöchentlichen Fahrten, neben welchen nach Bedarf Extrafahrten veranstaltet wurden, unterhalten. Auf der unteren Donaustrasse zwischen Regensburg und Linz war der Dienst nur 7 Wochen vom 25. Dezember 1858 bis 9. Februar 1859 unterbrochen. Der Personen-, wie der Schlepplidienst waren in gleicher Weise wie auf der obern Donau geregelt.

Ungeachtet der auch im heurigen Jahre bestandenen mehrfachen Untiefen auf der obern Donau, welche das Lichtern der Boote bei den meisten Fahrten nöthig machten, kam keine Betriebsstörung auf dieser Strecke vor. — Auf der untern Stromstrasse, welche keine solche Schwierigkeiten mehr bietet, ist nur des beifpiellos dastehenden Unfalls zu gedenken, daß das Personenboot Passau von einem am 23. Juli stattgehabten Orkane erfasst und ungeachtet aller aufopfernden Anstrengung des Personals auf einen im Strom liegenden Felsen geworfen wurde, wobei Maschine und Schiffskörper nicht unbeträchtlichen Schaden nahmen. Passagiere, Effekten und Güter wurden, obwohl das Schiff sank, glücklich gerettet.

Mit Einrechnung von 5 Luftfahrten wurden im Ganzen 643 Fahrten ge-macht, und zwar 349 auf der obern und 294 auf der untern Donau, nämlich 392 Personenfahrten und 251 Schlepplfahrten. Die Zahl der zurückgelegten Wasserstunden betrug 62,049 und jene der Zeitsunden 23,926.

Das Fahrmaterial ist unverändert geblieben und besteht aus 11 Personen-booten, 4 Remorqueuren von 1020 Pferdekraften und 19 Schlepplahnen.

Zu den Fahrten wurden von sämtlichen Booten verbraucht 135,780 Ztr. Kohlen für 125,538 fl., 2683 Klafter Holz für 35,594 fl., 18,669 Pfd. Fett-waaren für 6360 fl. und für 2662 fl. sonstige Materialien.

Der Aufwand für Instandhaltung und Reparatur der Boote, Maschinen, Schiffseinrichtungen und Ländebrücken belief sich auf 44,836 fl.

In wie weit die einzelnen Schiffe an obiger Summe partizipiren und welchen Reparaturaufwand dieselben seit der Zeit ihrer Verwendung erfordert haben, zeigt die nachstehende Uebersicht:

Frequenz und Einnahmen waren folgende:

1) Personen	65,253	142,667 fl.
2) Reisegepäck	237,365 Zollpf.	4,674 „
3) Güter	701,199 Zollztr.	265,819 „
4) Equipagen	7	122 „
5) Pferde	33	513 „
6) Hunde	260	200 „
		413,995 fl.

Im Durchschnitte treffen auf eine Fahrt 643,84 fl., auf einen Reisenden 2,18 fl., einen Zentner Reisegepäck 1,96 fl., einen Zentner Frachtgut 0,379 fl.

Sodann auf eine Personenfahrt 166 Personen, auf eine Schlepplfahrt 2793 Zentner, auf eine Fahrt überhaupt an Gütern und Gepäck 1094,20 Ztr., auf eine zurückgelegte Wasserstunde 6,67 fl.

Die Einnahmen betragen	417,181 fl.
„ Ausgaben	377,316 „
Die Reineinnahme	39,865 fl.

Diese gegenüber dem Vorjahre beträchtliche Mehreinnahme ist in so ferne als ein sehr erfreuliches Ergebnis zu bezeichnen, als sich der Reinertrag unge-achtet der Abnahme des Personenverkehrs und der mächtigen Konkurrenz der k. k. österr. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft um 28,295 fl. gesteigert

hat, und an dieser Steigerung lediglich der Gütertransport Veranlassung ist; es berechtigt dieses Ergebnis zu der Erwartung und Beruhigung, daß auch fernerhin der Wassertransport seine Stelle behaupten werde, — wenn auch eine weitere Konkurrenz in der baldigen Eröffnung der Bahn von Straubing nach Passau in Aussicht steht.

VI. Pensions- und Unterstützungsfond des niedern Personals der k. Verkehrsanstalten.

Die Rechnungsergebnisse dieses Fonds bis Ende 1858—59 gestalteten sich wie folgt: der Vermögensstand vom Vorjahre betrug 305,534 fl.

Durch die Einnahmen in 1858—59 erhöht sich derselbe auf 376,915 fl.

Die Ausgaben betragen: auf Pensionen, Alimentationen der Relikten und für Unterstützungen (Eustentationen) u. für Verpflegung und Heilung erkrankter Bediensteter bei der Bahn und Dampfschiffahrt, für rückbezahlte Aufnahmsge-bühren, dann für wieder angelegte, heimbezahlte Kapitalien (3300 fl.), zusammen 35,098 fl.

Es blieb somit Ende 1858—59 ein Vermögensstand von 341,817 fl., wo-von zur Zeit des Rechnungsjahres 332,400 fl. zu 4 1/2 und 4 Proz. nutzbringend angelegt waren.

VII. Zusammenstellung

der finanziellen Ergebnisse der sämtlichen k. Verkehrs-Anstalten im Etatsjahre 1858—59 gegenüber den Budgetsätzen für je ein Jahr der VII. Finanzperiode 1856—61.

Anstalten.	Brutto-		Rein-Einnahme	Anschlag nach dem Budget
	Einnahme	Ausgabe		
	fl.	fl.	fl.	fl.
Eisenbahnen	10,474,573	6,472,174	4,002,399	2,994,900
Posten	2,576,005	2,061,699	514,306	283,270
Telegraphen	197,859	170,699	27,160	29,889
Ludwig-Donau-Main-Kanal	192,982	124,934	68,048	50,053
Donau-Dampfschiffahrt	417,181	377,316	39,865	99,470
Summe	13,858,600	9,206,822	4,651,778	3,457,582

Es kamen also gegen das Budget mehr zur Ablieferung 1,194,196 fl.

Beitrag.
Inland.

Sachsen. — Obwohl das Königreich Sachsen unter allen Ländern Deutsch-lands verhältnismäßig die meisten Eisenbahnen hat, denn es wird jetzt auf je 3 seiner 270 Quadratmeilen 1 Längenmeile Eisenbahnen kommen, so regt sich doch die Spekulation auf diesem Gebiet noch immer außerordentlich, und man darf daraus auf das Vorhandenseyn des Bedürfnisses nach lebhafterer Vermittlung, nach Erleichterung und dadurch Steigerung des Verkehrs schließen. Ein neugegründetes Chemnitzer Blatt, welches seine Thätigkeit ausschließlich dem Verkehrsleben gewidmet hat, bringt über die gegenwärtig in Sachsen ange-regten Eisenbahnprojekte eine erschöpfende Zusammenstellung, aus welcher fol-gendes ersichtlich ist. Im Ganzen sind jetzt nicht weniger als 20 solcher Pro-jekte in Anregung gebracht, von welchen wohl zunächst jene 8 Linien in Frage kommen dürften, denen die Genehmigung zur Expropriation bereits erteilt ist. Diese sind: 1) Zittau-Großschönau-Warnsdorf; 2) Zeitz-Pegau-Rieritzsch, oder Böhlen; 3) Leipzig-Goldzig-Döbeln, oder Waldheim; 4) Wünschwitz-Stollberg-Aue; 5) Chemnitz-Annaberg-Kommetau (in Böhmen); 6) Plauen-Elster-Geier; 7) Greiz-Reichenbach; 8) Cottbus-Löbau, oder Baugen (direkteste Linie zwischen Berlin und Wien). Zu diesen Plänen hat der letzte Landtag seine vorläufige Zustimmung hinsichtlich der Expropriation gegeben, unter der Bedingung, daß die Ausführbarkeit der Linien und deren national-ökonomische Wichtigkeit nach-gewiesen, ferner Bürgschaften für Beschaffung der notwendigen Geldmittel ge-geben und das Ankaufsrecht von Seite des Staats vorbehalten werde. Außer den vorgenannten sind noch 12 andere Projekte im Vorschlag, deren Ausführung mehr oder weniger ernsthaft betrieben wird, nämlich: 9) eine Verbindung der preuß. Ostbahn mit der sächsisch-schlesischen Bahn über Guben, Spremberg, Hoyers-werda, Camenz und Radeberg; 10) eine Bahn aus dem Mulde in das Eger-thal (Verlängerung der obererzgebirgischen Bahn nach Böhmen hin); ferner die Linien: 11) Zittau-Rumburg; 12) Gößnitz-Gera; 13) Annaberg-Schwarzen-berg; 14) Freiberg-Chemnitz oder Döbeln; 15) Glauchau-Goldzig-Wurzen; 16) Chemnitz-Burgstädt-Leipzig; 17) Meißen-Leipzig (linkes Elbufer); 18) Freiberg-Annaberg; 19) Mehlthauer-Schleiz-Saalfeld; 20) Großenhain-Pristewitz. (A. 3.)

