

an 27 Meilen dem Betrieb übergeben. Die durchschnittliche Betriebslänge betrug somit im Jahre 1859 . . 23,66 Meilen.

Im Ganzen wurden 292,189 Personen befördert, darunter 221,012 oder 76 Proz. im internen Verkehr und 71,177 oder 24 Proz. im direkten Verkehr mit den Nachbarbahnen.

Die gesammte Personenbeförderung ergab ein Brutto-Erträgnis von 229,849 fl. für zurückgelegte 1,360,261 Personenmeilen; eine Person hat durchschnittlich 4,65 Meilen zurückgelegt und 78,66 kr. bezahlt; die Personenmeile trug im Durchschnitt 16,89 kr.

Sämmtliche Frachtgüter, welche sich auf 2,027,903 Zollentner belaufen, haben 19,902,197,5 Zentnermeilen zurückgelegt, und ein Brutto-Erträgnis von 442,234 fl. geliefert. Eine Zentnermeile trug durchschnittlich 2,222 kr.

Jeder Zentner hat durchschnittlich 9,81 Meilen zurückgelegt und 21,87 kr. getragen. Auf den internen Frachtenverkehr entfielen 1,038,647 Zollentner oder 51 Proz. der Gesamtfrequenz und 201,176 fl. oder 45 Proz. der Gesamteinnahme; auf den direkten Frachtenverkehr hingegen 989,256 Zollentner, also nur 49 Proz. der Gesamtfrequenz, und 241,058 fl., also 45 Proz. der Gesamteinnahme.

Die gesammte Brutto-Einnahme betrug 704,440 fl. Davon entfallen auf den Personenverkehr nebst Gütern, Reisegepäck- und Militärtransport 34,7 Proz., auf den Frachtentransport 62,8 Proz., auf diverse Einnahmen 2,5 Proz.

Dagegen entfallen von den gesammten Ausgaben, welche 595,907 fl. betragen, auf:

	Proz.	pro Bahnmeile	pro Nutzmeile	pro Achsemeile
Allgemeine Verwaltung . . . . .	9,2	2,311,15 fl.	0,81	3,33 fr.
Zugförderung und Zugbegleitung . . . . .	43,6	10,954,45 „	3,82	15,80 „
Commerziellen u. administrat. Dienst . . . . .	12,2	3,063,11 „	1,07	4,42 „
Bahnerhaltung . . . . .	21,7	5,468,38 „	1,91	7,88 „
Fahrtbetriebsmittel . . . . .	2,9	733,56 „	0,26	1,05 „
Materialverwaltung . . . . .	1,0	250,41 „	0,09	0,37 „
Werkstättenbetrieb . . . . .	5,2	1,314,06 „	0,46	1,90 „
Assuranz, Steuern, außerordentliche Auslagen . . . . .	4,2	1,048,91 „	0,36	1,50 „
zusammen	—	25,144,03 fl.	8,78	36,25 fr.

Die Netto-Einnahme betrug 109,532 fl. Es entfallen

	pro Bahnmeile	pro Nutzmeile	pro Achsemeile
Von der Brutto-Einnahme . . . . .	29,773,45 fl.	10,40 fl.	42,92 fr.
„ den Ausgaben . . . . .	25,144,03 „	8,78 „	36,27 „
„ der Netto-Einnahme . . . . .	4,629,42 fl.	1,62 fl.	6,67 fr.

Nach §. 6 der Konzession beginnt die Wirksamkeit der Zinsengarantie des Staates mit dem Tage der Betriebseröffnung der ganzen Bahn, d. i. mit dem 1. Mai 1859; dagegen sind die Betriebserträge der theilweise in Betrieb gesetzten Strecken von den Bauauslagen in Abzug zu bringen. Von der oben ausgewiesenen Netto-Einnahme (109,532 fl.) entfallen auf die Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember 1859 . . 86,701 fl. Hievon sind nach §. 52 der Statuten die Erfordernisse der Prioritäts- und der schwebenden Schuld mit 50,487 fl. abzuziehen, bleiben 36,214 fl.

Die Garantie der Staatsverwaltung für 5 Prozent eines Anlagekapitals von 18,900,000 fl. beträgt für 8 Monate 630,000 fl. Es ergibt sich daher ein Ausfall von 593,786 fl., welcher Betrag als Voranschuss aus dem Titel der Zinsengarantie bei dem hohen k. k. Finanzministerium nachgesucht und worauf im Monat März d. J. eine à Conto-Zahlung von 200,000 fl. geleistet wurde.

### Russische Eisenbahnen.

#### I. Große Gesellschaft der Russischen Eisenbahnen.

Dem in der Generalversammlung vom 14. Juni erstatteten Bericht zufolge wird derjenige Theil des herzustellenden Bahnnetzes, welcher zuerst in Angriff genommen worden, demnächst vollendet werden. Es sind dies die zwei Hauptlinien: 1) Petersburg-Warschau mit Abzweigung nach der preussischen Grenze zum Anschluß an das dortige Bahnnetz; 2) Moskau-Nischni-Nowgorod. Diese beiden Linien von zusammen 1500 Kilometer werden also innerhalb 4 Jahre nach Inangriffnahme der Arbeiten dem Betrieb übergeben seyn. Die ihrer Vollendung jetzt entgegengehenden Linten bilden einen großen Winkel, dessen Scheitel Petersburg ist. Der westliche Schenkel dieses Winkels (1100 Kilom.) geht über Pskow, Dünaburg, Wilna und Bialystock nach Warschau, wo er sich vermittelst der Warschau-Wiener Bahn an das österreichische Nordbahnnetz anschließt, während von Wilna aus sich die Verbindung mit den ostpreussischen Bahnen über Kowno abzweigt. Der andere Schenkel des Winkels geht von Petersburg nach Moskau, von wo er in östlicher Richtung nach Nischni-Nowgorod führt, dem großen Markt des östlichen Rußlands an der Wolga. Die Linie von Petersburg nach Warschau gehört der Gesellschaft vermöge ihrer Kon-

zession, ebenso die von Moskau nach Nischni-Nowgorod, während die von Petersburg nach Moskau bis jetzt noch Staatsbahn ist, aber ebenfalls der Gesellschaft überlassen werden soll.

Ueber den Stand der Bauausführung enthält der Bericht Folgendes: Von der Petersburg-Warschauer Linie ist die Strecke von Petersburg nach Ostrow (326 Kilom.) in regelmäßigem Betrieb, während der Bau von weiteren 207 Kilom. bis Dünaburg so weit fortgeschritten ist, daß ihre Eröffnung im Oktober wird stattfinden können. Von Dünaburg nach Wilna geht schon die Lokomotive und es ist nur noch die Kiesbedeckung zu beenden, um gegen Ende August die Linie dem Verkehr zu übergeben; von der Abzweigung nach der preussischen Grenze ist die 90 Kilom. lange Strecke Kowno-Stallupönen so vorgerückt, daß sie Anfangs November in Betrieb gesetzt werden kann. Die Sekzion Warschau-Bialystock (174 Kilom.) wird auf einem großen Theil ihrer Länge bereits von Maschinen befahren und geht ebenfalls ihrer Vollendung entgegen, so daß zwischen Petersburg und Warschau anfangs November nur noch eine 220 Kilom. große Lücke von Wilna bis Bialystock unvollendet seyn wird, deren Fertigstellung man übrigens im Januar oder Februar l. J. entgegenzieht. Auf dem östlichen Schenkel des Winkels ist die Bahn von Petersburg nach Moskau bekanntlich seit einigen Jahren bereits im Betrieb. Die Linie von Moskau nach Nischni-Nowgorod wird sehr energisch gefördert, so daß Ende August die Strecke Moskau-Kowno (220 Kilom.) und 80 Kilom. von Nischni aus eröffnet werden sollen; es wird also von Kowno in der Richtung nach Nischni nur noch eine Lücke von 110 Kilom. bleiben, welche im Laufe des nächsten Jahres dem Betrieb übergeben werden können.

#### II. Warschau-Wiener Eisenbahn.

Aus den Verhandlungen der zweiten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft vom 27. Juni d. J. ist Folgendes zu entnehmen. Vom 1. November 1857, der Zeit der Uebernahme der Bahn von der neuen Gesellschaft bis Ende 1859 sind für Erneuerungsarbeiten und Anschaffungen verausgabt worden 2,137,088 R.S. Die neue Verbindungsbahn zwischen Zablowitz und Kattowitz von 16 Werst 214 Faden Länge wurde am 26. August 1859 dem Verkehr übergeben; sie fügt die Verbindung mit der Oberschlesischen Bahn um 17 Werst ab und vermeidet das österreichische Gebiet. Die Baukosten betragen gegen 700,000 R.S.

Im Jahr 1859 wurden auf der Bahn befördert 575,284 Personen und 9,191,184 Pud Güter; die Einnahmen betragen: vom Personenverkehr 572,001, vom Güterverkehr 512,271, im Ganzen 1,124,607 R.S. Davon wurden an Betriebskosten bestritten 636,307 R.S. = 56,6 Proz. der Bruttoeinnahme. Von dem Ueberschuss zu 488,300 R.S. waren zu zahlen 200,000 R.S. Rente an den Staat für Ueberlassung der Bahn, 58,649 R.S. zur Bildung eines Reservefonds und zur Amortisation der Aktien, 22,965 R.S. Rente für die Gründer etc.; von dem Rest erhielten die Aktionäre eine Dividende von 9 R.S. pro Aktie.

#### III. Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht über den Bau der Warschau-Bromberger Eisenbahn für das Jahr 1859, vorgelesen in der zweiten Generalversammlung der Aktionäre am 28. Juni d. J., fängt die zu bauende Linie auf dem Bahnhof zu Lowicz der Warschau-Wiener Eisenbahn an, geht ohnweit derselben über die Bzura, berührt die Orte Kutno, Lubien, Wloclawek, Bratoblot und erreicht die preussische Grenze in der Nähe des letzteren Orts an dem hiefür vereinbarten Anschließpunkt. Die ganze Länge von Lowicz bis zur Grenze beträgt 129 Werst 306 Faden. Die größte Steigung ist 1:150, der kleinste Krümmungshalbmesser 400 Faden (2800 Fuß); der dritte Theil der ganzen Linie liegt horizontal, nur  $\frac{1}{10}$  in Curven. Das Bahnplanum wird für 2 Wechse angelegt. Der Kostenanschlag erreicht nicht die durch den Staat garantierte Summe von 45,000 R.S. pro Werst. Der Anfang des Baues ist der Bestimmung der Konzession gemäß im Oktober 1859 mit dem wichtigsten Bauwerk der ganzen Bahn, der Brücke über die Bzura bei Lowicz, gemacht worden.

### Belgische Eisenbahnen.

#### Pensions- und Unterstützungskassenverein der Bediensteten der K. Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung in Belgien.

Der seit 1838 bestehende Pensions- und Unterstützungskassenverein der Bediensteten der K. belgischen Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung hat bereits mehrere Reformen erfahren, von denen namentlich die vom Jahre 1851 verschiedene wahrgenommene Uebelstände beseitigte. Aber auch die damals revidirten Statuten erwiesen sich im Laufe der Jahre als unzuweckmäßig, weshalb der Minister der öffentlichen Arbeiten eine neuerliche Revision derselben vornehmen ließ und den Entwurf der neuen Statuten der K. Sanction unterzog.