

IV.

Für den Betrieb der Staatsbahnen waren am 1. Januar 1860 vorhanden 35 stehende Dampfmaschinen mit zusammen 547 1/2 Pferdekraft; darunter sind die Maschine von 320 Pferdekraft für den Betrieb der schiefen Ebene bei Lüttich und 6 Maschinen von 132 Pferden in der Central-Werkstätte zu Mecheln; bleiben daher für den anderweitigen Dienst 28 Maschinen mit 95 1/2 Pferdekraft.

Am gleichen Datum war die Zahl der Lokomotiven 249 oder 0.334 pro Kilometer Bahnlänge (1 Lokomotive für 3 Kilom. Bahn). Von dieser Zahl sind gewöhnlich 18-20 Proz. in Reparatur und es waren am 1. Januar 1860 im Ganzen 204 für den Zugsdienst in Verwendung. 25 weitere Maschinen waren theils bestellt, theils an den eigenen Werkstätten in Bau.

Die 249 Lokomotiven hatten zusammen 26,582 Pferdekraft oder durchschnittlich jede Lokomotive 106.75 Pferdekraft.

Für sämtliche Lokomotiven waren 244 Tender vorhanden, davon waren 18 oder 7.38 Proz. in Reparatur; 9 weitere Tender waren im Ban begriffen.

Die Lokomotiven haben in 1859 durchlaufen 5,322,145 Kilom. und zwar: mit Personenzügen 2,664,569 Kilom. = 50.07 Proz.

„ Güterzüge 2,657,576 „ = 49.93 „

Das ganze Bahnnetz ist hiernach 7141 Mal in seiner ganzen Länge von einer Lokomotive durchfahren worden (= 19.6 Mal pro Tag, 9/10 Mal in jeder Richtung).

Verglichen mit dem Bruttoertrag, den Betriebskosten und dem Reinertrag der Staatsbahnen ergibt sich pro Lokomotivkilometer eine Einnahme von 5.276 Fr., ein Betriebsaufwand von 2.647 Fr. und ein Reinertrag von 2.629 Fr.

Für die vom Staat betriebenen Bahnen waren am 31. Dezember 1859 vorhanden 7863 verschiedene Wagen; und zwar

für die Beförderung von Reisenden, Gepäck und Gütern 1215,
 „ verschiedene andere Dienstzwecke 511,
 „ den Gütertransport 6137,

1 Personen- und 37 Güterwagen waren außerdem in Ausführung begriffen. Von sämtlichen Wagen waren 3.25 Proz. in Reparatur begriffen. Auf den Kilometer Bahnlänge kamen 10.60 Wagen.

Die sämtlichen Wagen haben in 1859 durchlaufen 81,949,447 Kilometer, nämlich

in Personenzügen . . . 23,115,702 Kilometer = 28.2 Proz.
 „ Güterzüge 58,833,745 „ = 71.8 „

Die beförderten Wagen haben Kilometer durchlaufen
 beladen leer zusammen
 die Personenwagen 17,846,798 = 96.2% 704,715 = 3.8% 18,551,513
 „ Güterwagen . 49,156,291 = 77.5 „ 14,241,643 = 22.5 „ 63,397,934
 zusammen 67,003,089 = 81.8% 14,946,358 = 18.2% 81,949,447

Durchschnittlich kommen auf 1 Lokomotive 12.59 beladene Wagen und auf jeden von einem beladenen Wagen durchlaufenen Kilometer an Bruttoeinnahme 0.41908 Fr., Ausgabe 0.21025 Fr., an Reinertrag 0.20883 Fr.

Die Züge haben in 1859 zurückgelegt 5,321,514 Kilom., was gegenüber der von den Lokomotiven zurückgelegten Entfernung nur einen geringen Unterschied nachweist. Jeder Zug bestand durchschnittlich aus 3.354 beladenen Personen-, 9,237 beladenen Güter- und 2,844 leeren Wagen, zusammen aus 15,435 Wagen.

Auf jeden von einem Bahnzug durchlaufenen Kilometer entfallen: Einnahmen 5.277 Fr., Auslagen 2.647 Fr., Reinertrag 2.630 Fr., was mit den bezüglichen Ziffern pro Lokomotiv-Kilometer nahe übereinstimmt.

Die Zahl der Reisenden war, wie bereits angegeben, in 1859 . . 7,140,640, 499,692 oder 7 1/2 Proz. mehr als in 1858. Die Tariffätze für Reisende sind: in Güterzügen 0.10 Fr. für erste, 0.075 Fr. für zweite Klasse; in gewöhnlichen Zügen 0.08 Fr. für erste, 0.06 Fr. für zweite und 0.04 Fr. für dritte Klasse pro Kilom. Aus der Vergleichung dieser Tariffätze mit der Zahl der in jeder Wagenklasse beförderten Personen ergibt sich, daß sämtliche Reisende in 1859 zurückgelegt haben 200,273,102 Kilometer. Jede Person hat durchschnittlich durchfahren 28.71 Kilometer und eingebracht 1.50 Fr.

Von je 1000 Reisenden fuhren:
 in Güterzügen 1. Klasse 32.5, zweite Klasse 6.3; in gewöhnlichen Zügen 1. Klasse 55.0, zweite 153.0, dritte 730.0, Militärs 13.2, außerordentliche 4.2, Kinder 5.8.

(Schluß folgt.)

Deutsche Eisenbahnen.

Zusammenstellung der in 1859 und 1860 eröffneten Eisenbahnstrecken im Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach einem Beschluß der Danziger Generalversammlung sollen fortan alle neu zu eröffnenden Bahnstrecken mit Angabe der Länge und Stationen der geschäftsführenden Direktion angezeigt werden, welche ihrerseits die Vereins-Ver-

waltungen davon in Kenntniß setzt. Da dieser Beschluß auch eine rückwirkende Kraft haben sollte, so sind die in 1859 und 1860 eröffneten Bahnstrecken nachträglich zur Anzeige gekommen und von der geschäftsführenden Direktion kürzlich in nachstehendem Verzeichniß bekannt gegeben worden.

Tag der Betriebsöffnung.	Bahnstrecke.	Länge in Meilen.	Stationen.
1. Badische Staatsbahn.			
10. August 1859.	Durlach-Wilsferdingen.	1.7	Durlach, Gröchingen, Berghausen, Söllingen, Wilsferdingen.
2. Bayerische Ostbahnen.			
12. Dezbr. 1859.	Herzbrunn-Regensburg.	14.75	Herzbrunn, Hainburg, Hartmannshof, Gpeltwang, Neukirchen, Sulzbach, Altmannshof, Amberg, Freiholz, Irensohe, Schwandorf, Klardorf, Haidhof, Pöhlholz, Regensdorf, Wuhlfhofen, Regensburg.
„	Landshut-Straubing.	7.75	Landshut, Mierzkofen, Ergoldsbach, Neufahrn, Niederlindhart, Laberweinting, Geiselhöring, Pilling, Straubing.
„	Regensburg-Geiselhöring.	4.65	Regensburg, Obertraubling, Mangolding, Moosham, Taimering, Sünching, Geiselhöring.
3. Bayerische Staatsbahn.			
1. Juli 1859.	Gunzenhausen-Andsbach.	3.57	Gunzenhausen, Altmühl, Friedsdorf, Winterschneidbach, Andsbach.
7. Mai 1860.	Rosenheim-Traunstein.	6.97	Rosenheim, Stephanskirchen, Emdorf, Prien, Bernau, Uebersee, Bergen, Traunstein.
15. August 1860.	Traunstein-Salzburg.	4.51	Traunstein, Lauter, Teisendorf, Freylassing, Salzburg.
4. Berlin-Stettiner Eisenbahn.			
1. Juni 1859.	Stargard-Görlin.	18.01	Stargard, Trampke, Freyenwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein, Gr. Ramin (H.-Stelle), Belgard, Ruffow, Görlin.
„	Belgard-Görlin.	4.79	Belgard, Görlin, Frigon (H.-Stelle), Degow, Golberg.
5. Galizische Karl-Ludwig-Bahn.			
15. Novbr. 1859.	Nieszow-Przeworsk.	4.89	Nieszow, Lancut, Przeworsk. NB. Die Strecke Przeworsk-Przemysl (6.63 Meilen) wird im Herbst d. J. eröffnet werden.
6. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.			
15. Oktbr. 1859.	Mainz-Bingen.	4.33	Mainz, Rombach, Budenheim, Heidesheim, Ingelheim, Gau-Algesheim, Gauleheim, Bingen.
7. Kaiserin-Elisabeth-Bahn.			
1. Septbr. 1859.	Linz-Lambach.	5.0	Linz, Hörsching, Marchtrenk, Wels, Gmünd, Lambach.
1. März 1860.	Lambach-Frankenmarkt.	5.5	Lambach, Breitenbüsching, Schwannstadt, Altmang, Böcklabruck, Timellam, Redl, Böcklamarkt, Frankenmarkt.
15. August 1860.	Frankenmarkt-Salzburg.	6.0	Frankenmarkt, Straßwalchen, Köstendorf, Seckirchen, Salzburg.
8. a) Köln-Mindener Eisenbahn.			
22. Oktbr. 1859.	Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen Deutz und Köln.		
b) Köln-Biesener Eisenbahn.			
1. Januar 1859.	Deutz-Hennef.	4.09	Deutz, Wahn, Siegburg, Hennef.
15. Oktbr. 1859.	Hennef-Gitorf.	1.61	Hennef, Gitorf.
9. Oberschlesische Eisenbahn.			
25. Juni 1859.	Wyslowitz-Neubrunn.	2.49	Wyslowitz, Neubrunn.
26. August 1859.	Kattowitz (Schoppin)-Zablowitz.	0.96	Kattowitz (Schoppin) und Zablowitz, Station der Warschau-Wiener Eisenbahn an der preussisch-russischen Grenze.
15. Septbr. 1860.	Morgenroth-Tarnowitz.	2.31	Morgenroth (neue Station für die Haltestelle Ruda), Deuthen, Tarnowitz.
10. Preussische Ostbahn.			
6. Juni 1860.	Königsberg-Stallupönen.	18.85	Königsberg in Preußen, Guttensfeld, Löwenhagen, Lindenau, Tapian, Wehlau, Buschdorf, Norfitten, Insterburg, Judschen, Gumbinnen, Trafehnen, Stallupönen.
15. August 1860.	Stallupönen-Gydtahnen.	1.47	Stallupönen, Gydtahnen.