

# Mittheilungen

aus dem

# Gebiete der Statistik.



Herausgegeben von der

**Direction der administrativen Statistik**

im

**k. k. Handels - Ministerium.**

Erster Jahrgang.

**II. Heft.**

(Preis 40 kr. Conv. Münze.)

---

**Wien, 1852.**

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.



# Die österreichischen Eisenbahnen

Die

## österreichischen Eisenbahnen

im Jahre 1850.

Die k. k. privilegierte österreichische Eisenbahn-Gesellschaft wurde durch Kaiser Franz I. im Jahre 1825 gegründet. Der Kaiser hat die Eisenbahnen in Österreich als ein Mittel zur Förderung der Industrie und des Handels angesehen. Die erste Eisenbahnlinie wurde im Jahre 1825 zwischen Wien und Brno erbaut. In den folgenden Jahren wurden weitere Linien erbaut, die das österreichische Reich mit den benachbarten Ländern verbanden.

Die k. k. privilegierte österreichische Eisenbahn-Gesellschaft hat im Jahre 1850 eine Länge von 1100 Meilen erreicht. Die Eisenbahnen sind in drei Klassen unterteilt: 1. Klasse, 2. Klasse und 3. Klasse. Die Preise für die Fahrten sind wie folgt festgesetzt: 1. Klasse 100 Schilling, 2. Klasse 75 Schilling, 3. Klasse 50 Schilling. Die Eisenbahnen sind ein wichtiges Mittel für den Transport von Personen und Gütern. Sie haben die Reisezeit zwischen Wien und Brno von 12 Stunden auf 6 Stunden verkürzt. Die Eisenbahnen sind ein wichtiger Faktor für die Entwicklung der österreichischen Wirtschaft.





## Die österreichischen Eisenbahnen

im Jahre 1850.

### I. Privat-Eisenbahnen.

#### A. Pferdebahnen.

##### 1. Die k. k. privilegirte erste österreichische Eisenbahn.

Diese Eisenbahn besteht aus zwei von einander verschiedenen Bahnen, der Budweis-Linzer und der Linz-Gmundner Bahn. Der Bau der ersten begann im Jahre 1825 unter der Leitung des Professors Franz Ritter von Gerstner und wurde von demselben im Jahre 1828 von Budweis bis zur Wasserscheide bei Kerschbaum an der oberösterreichischen Gränze in einer Strecke von  $8\frac{1}{3}$  Meilen vollendet; der Weiterbau bis Linz kam nach Besiegung vieler Schwierigkeiten jeder Art erst im Jahre 1832 durch den Ingenieur Schönerer zu Stande.

Die Budweis-Linzer Eisenbahn, 67.940 Wr. Klafter oder ungefähr 17 österreichische Meilen lang, hat blos ein einfaches Geleise, dessen Weite  $3\frac{1}{2}$  Wr. Fuss beträgt, ist jedoch sowohl auf den Bahnhöfen, als auch an einigen Orten mit Ausweichen von entsprechender Länge versehen, so dass sich die Gesammtlänge des Bahngleises auf 69.091 Wr. Klafter erhöht. Die Schienen sind gewöhnliche Flachschiene von Schmiede-Eisen und wurden grösstentheils aus den Eisenwerken zu Mariazell, Eisenerz, Wolfsberg, Chlumetz, Beneschau und Kämenitz bezogen; in neuerer Zeit werden sie von den Eisenwerken zu Theresienthal, Franzenthal, Hermannschlag, Przibram, Adolphsthal (bei Budweis), und Ebenau (in Steiermark) geliefert. Gusseiserne Schienen (sogenannte Fischbauch-Schienen) sind bei Strassen-Uebersetzungen und in den Städten Budweis und Urfahr-Linz, eigene Uebersetzungs-Schienen mit Chairs in den Strassen von Budweis und Urfahr zum leichteren Ueberfahren der Bahn in Anwendung. Die schmiedeeisernen Bahnschienen, 9 Fuss lang, 7 Linien stark und  $2\frac{1}{4}$  Zoll breit, sind mit 5 conischen seit-

wärts geschlagenen oder gebohrten Nagel-Löchern versehen, welche oben 10 und unten 7 Linien im Durchmesser haben. Bei den rechtwinkligen Stossverbindungen werden eiserne Unterlagsplättchen angebracht, um das Eindringen der Schienen-Enden zu verhindern. Ungefähr der dritte Theil der Schienen ist seit Beendigung des Eisenbahn-Baues erneuert worden. Die Lang- und Quer-Schweller bestehen aus Kiefern-, Tannen- und Fichtenholz, an einigen Stellen bei Urfahr-Linz auf einer Länge von 50 Klafter aus Lerchenholz. Die eine Kl. langen Quer-Schweller, wozu grösstentheils nicht besonders präparirtes Kiefernholz verwendet wird, liegen auf einer 12 bis 18 Zoll hohen und eine Klafter breiten trockenen Geleisemauer und darüber in einer Bettung von Schotter (zugleich Treppelweg für die Pferde) die 2 bis 3 Klafter langen Lang-Schweller, welche vierkantig, 6 Zoll breit und 7 Zoll hoch, abgezimmert sind. Die Quer-Schweller im Durchmesser von 8 Zoll sind der Auflage wegen etwas abgeplattet und liegen in der Entfernung von ungefähr einer Klafter von einander; sie werden alle 7 bis 8 Jahre erneuert, während die Lang-Schweller, sowie auch die Schienen-Nägel, schon nach vier Jahren durch neue ersetzt werden müssen. Seit 1843 wurden an verschiedenen Stellen der Bahn statt der hölzernen Quer-Schweller Unterlagen von Stein (Steinblöcke) eingelegt und dazu bis jetzt 6.562 solche Steinblöcke in einer Länge von 3.281 Wr. Klafter verwendet.

Die Neigungsverhältnisse der Budweis-Linzer Bahn lassen sich aus nachstehender Tabelle erkennen.

In der Richtung von Budweis nach Linz.

Länge der horizontalen Strecken . . . . .	2.865 W.Klft.
Länge der Strecken mit verschiedenen abwechselnden Gefällen in den Städten Budweis und Urfahr-Linz . . . . .	987 "

Länge der Strecken mit Steigung von		Länge der Strecken mit Fallen von	
"	$\frac{1}{1040}$ 647 W. Klft.	"	$\frac{1}{335}$ 200W. Klft.
"	$\frac{1}{550}$ 2.790 "	"	$\frac{1}{250}$ 410 "
"	$\frac{1}{450}$ 841 "	"	$\frac{1}{27}$ 204 "
"	$\frac{1}{400}$ 280 "	"	$\frac{1}{255}$ 450 "
"	$\frac{1}{310}$ 4.400 "	"	$\frac{1}{220}$ 460 "
"	$\frac{1}{290}$ 1.450 "	"	$\frac{1}{200}$ 1.670 "
"	$\frac{1}{257}$ 803 "	"	$\frac{1}{200}$ 1.132 "
"	$\frac{1}{239}$ 447 "	"	$\frac{1}{170}$ 1.420 "
"	$\frac{1}{210}$ 1.030 "	"	$\frac{1}{167}$ 350 "
"	$\frac{1}{212}$ 360 "	"	$\frac{1}{156}$ 546 "
"	$\frac{1}{200}$ 760 "	"	$\frac{1}{134}$ 654 "
"	$\frac{1}{170}$ 6.570 "	"	$\frac{1}{130}$ 260 "
"	$\frac{1}{155}$ 450 "	"	$\frac{1}{120}$ 413 "
"	$\frac{1}{130}$ 860 "	"	$\frac{1}{119}$ 820 "
"	$\frac{1}{144}$ 950 "	"	$\frac{1}{108}$ 345 "
"	$\frac{1}{100}$ 126 "	"	$\frac{1}{101}$ 528 "
"	$\frac{1}{125}$ 5.750 "	"	$\frac{1}{100}$ 2.371 "
"	$\frac{1}{70}$ 690 "	"	$\frac{1}{93}$ 280 "
"	$\frac{1}{120}$ 3.770 "	"	$\frac{1}{90}$ 1.747 "
"	$\frac{1}{110}$ 1.033 "	"	$\frac{1}{83}$ 1.760 "
"	$\frac{1}{100}$ 470 "	"	$\frac{1}{81}$ 2.673 "
"	$\frac{1}{80}$ 2.050 "	"	$\frac{1}{80}$ 1.984 "
"	$\frac{1}{70}$ 540 "	"	$\frac{1}{66}$ 246 "
mit Fallen von	$\frac{1}{850}$ 362 "	"	$\frac{1}{48}$ 4.612 "
"	$\frac{1}{800}$ 1.120 "	"	

Länge der Bahn von Budweis bis Linz . . . . .	67.940 W.Kl.
Das Steigen beträgt im Ganzen . . . . .	223 $\frac{4}{10}$ "
„ Fallen „ „ . . . . .	292 $\frac{1}{10}$ "
Der höchste Punet der Bahn ist die Station Kerschbaum, welche um 172 $\frac{9}{10}$ Wr. Klfr. höher als Budweis und um 242 $\frac{5}{10}$ Wr. Klfr. höher als Linz liegt.	

Die Richtungsverhältnisse der Budweis-Linzer Bahn ergeben sich aus nachstehender Uebersicht.

Die Länge der geraden Strecken beträgt . . . . .	26.272 W.Klfr.
Die Länge der Strecken mit Curven von 10 — 20 Wr. Klfr. Radius	1.653 "
„ „ „ 20 — 30 „ „ „	2.742 "
„ „ „ 30 — 40 „ „ „	2.478 "
„ „ „ 40 — 60 „ „ „	5.052 "
„ „ „ 60 — 80 „ „ „	3.514 "
„ „ „ 80 — 100 „ „ „	6.003 "
„ „ „ 100 — 200 „ „ „	12.184 "
„ „ „ 200 — 400 „ „ „	6.400 "
„ „ „ über 400 Wr. Klfr. Radius	1.642 "

Länge der Bahn . . 67.940 W.Klfr.

Die Linz-Gmünder Bahn, zu deren Erbauung einige Wiener Handlungshäuser im Jahre 1832 die Concession erhielten, die sie jedoch im Jahre 1834 der Gesellschaft der Budweis-Linzer Bahn abtraten, wurde in dem letzteren Jahre unter der Leitung des Ingenieurs Schönierer in Angriff genommen, so dass im Mai 1836 die ganze Strecke von 35.820 Wr. Klafter oder ungefähr 9 österreichischen Meilen Länge sammt der 1.545 Wr. Klafter langen Flügelbahn nach der Zizelau befahren werden konnte. Diese Bahn hat auf der ganzen Länge bloß ein einfaches Geleise mit einer Spurweite von  $3\frac{1}{2}$  Fuss, ist jedoch sowohl auf den Bahnhöfen als auch an einigen anderen Orten mit Ausweichen versehen, deren Länge 5.976 Klafter beträgt, so dass die Gesamtlänge des Bahngeleises sammt der Zizelauer Flügelbahn auf 41.796 Wr. Klafter steigt.

Die Schienen sind von Schmiede-Eisen und zwar gewöhnliche Flachschienen, welche aus den Werken Theresienthal, Chlumetz, Beneschau, Franzenthal, Przibram und Straschitz in Böhmen, Hermannschlag in Niederösterreich, Triebau und Zeyring in Steiermark bezogen wurden; in neuerer Zeit werden sie von den Werken zu Adolphsthal und Ebenau geliefert. Gusseiserne Schienen (sogenannte Fischbauch-Schienen) sind nur bei Strassen-Uebersetzungen und in den Städten Linz, Wels und Gmunden in Verwendung, in deren Gassen überdies eigene gusseiserne Uebersetzungs-Schienen mit Chairs angebracht wurden. Sie besitzen dieselben Dimensionen wie jene der Budweis-Linzer Bahn, nur waren schmiedeeiserne von bloß 6<sup>'''</sup> Dicke einige Jahre in Verwendung, sind jedoch in neuerer Zeit durch andere von 7<sup>'''</sup> Dicke ersetzt worden. Die Schienen wurden seit Beendigung des Baues bis jetzt zu  $\frac{1}{2}$  erneuert. Die Lang- und Quer-Schweller bestehen aus denselben Holzgattungen, wie jene auf der Budweis-Linzer Bahn, besitzen dieselben Dimensionen und sind auf die nämliche Weise gelegt; an einigen Stellen bei Gmunden (auf 600 Klafter Länge)

bestehen sie aus Lerchenholz. Die seit 1843 statt der hölzernen Quer-Schweller angewendeten Steinblöcke wurden bis jetzt in einer Länge von 7.824 Klafter (mit 15.648 Steinblöcken) hauptsächlich in geraden Linien eingelegt. Bei dem Baue der Linz-Gmundner Bahn waren weniger Terrainschwierigkeiten als bei jenem der Budweis-Linzer zu besiegen.

Die Neigungsverhältnisse der Linz-Gmundner Bahn ergeben sich aus der nachstehenden Tabelle.

In der Richtung von Linz nach Gmunden.

Länge der horizontalen Strecken . . . . . 9.154 W.Klft.  
 „ „ Strecken mit verschiedenen abwechselnden Gefällen in der  
 Stadt Linz, Wels und Gmunden . . . . . 674 „

Länge der Strecken mit Steigung von		Länge der Strecken mit Steigung von	
	$\frac{1}{800}$	426 W. Klft.	$\frac{1}{140}$ 842 W. Klft.
„	$\frac{1}{600}$	248 „	$\frac{1}{132}$ 400 „
„	$\frac{1}{600}$	2.116 „	$\frac{1}{120}$ 270 „
„	$\frac{1}{500}$	750 „	$\frac{1}{100}$ 467 „
„	$\frac{1}{400}$	6.252 „	$\frac{1}{100}$ 3.722 „
„	$\frac{1}{360}$	1.723 „	$\frac{1}{60}$ 30 „
„	$\frac{1}{300}$	2.745 „	$\frac{1}{28}$ 56 „
„	$\frac{1}{250}$	530 „	mit Fallen von $\frac{1}{300}$ 154 „
„	$\frac{1}{200}$	3.370 „	$\frac{1}{80}$ 233 „
„	$\frac{1}{170}$	538 „	$\frac{1}{20}$ 455 „
„	$\frac{1}{160}$	220 „	$\frac{1}{22}$ 120 „
„	$\frac{1}{150}$	275 „	

Länge der ganzen Bahnstrecke von Linz bis Gmunden . . . . 35.820 W.Kl.  
 Das Steigen beträgt im Ganzen . . . . . 116 „  
 „ Fallen „ „ „ . . . . . 26  $\frac{6}{10}$  „  
 Der höchste Punkt der Bahn ist die Station Engelhof, welche um 26  $\frac{6}{10}$  Wr. Kl. höher als Gmunden und um 116 Wr. Kl. höher als Linz liegt.

Die Richtungsverhältnisse der Linz-Gmundner Bahn lassen sich aus der nachstehenden Uebersicht erkennen.

Länge der geraden Strecken . . . . .	29.944 W.Klft.
Länge der Strecken mit Curven von . . . . .	10 — 20 W. Klft. Radius 28 „
„ „ „ „ „	20 — 30 „ 63 „
„ „ „ „ „	30 — 40 „ 151 „
„ „ „ „ „	40 — 60 „ 1.230 „
„ „ „ „ „	60 — 80 „ 553 „
„ „ „ „ „	80 — 100 „ 1.601 „
„ „ „ „ „	100 — 200 „ 1.438 „
„ „ „ „ „	200 — 400 „ 765 „
„ „ „ „ „	über 400 W. Klft. Radius 55 „

Länge der Bahn . . 35.820 W.Klft.

Die Länge der Zizelauer Flügelbahn, welche vom Befestigungsthor Nr. 1 bei Linz bis zur Donau in der Zizelau sich erstreckt, beträgt 1.545 Wr.

Klafter und mit Hinzurechnung der Ausweichen 1.849 Wr. Klafter. Von der Bahnlänge bewahren 346 Klafter die horizontale Linie, bezüglich auf 448, 60, 265 und 426 Klafter findet in der Richtung gegen die Zizelau ein Fallen von  $\frac{1}{164}$ ,  $\frac{1}{200}$ ,  $\frac{1}{110}$  und  $\frac{1}{400}$  statt, das im Ganzen 56 Klafter beträgt. Hinsichtlich der Richtung ist zu bemerken, dass diese Bahnstrecke auf 1.505 Klaftern gerade und nur auf einer Strecke von 40 Klaftern gekrümmt sei (mit Curven von 20 bis 30 Klafter Halbmesser).

Die Budweis-Linzer Bahn umfasst im Ganzen 7 Stationen, deren gegenseitige wirkliche und für den Betrieb festgestellte Entfernungen die nachstehende Uebersicht enthält.

	Wirkliche Entfernung	Im Betriebe an- genommen
Von Budweis nach Holkau	10.500 Wr. Klafter,	$2\frac{5}{8}$ Meilen
„ Holkau „ Angern	11.500 „	$2\frac{7}{8}$ „
„ Angern „ Kerschbaum	12.000 „	3 „
„ Kerschbaum „ Lest	12.000 „	3 „
„ Lest „ Oberndorf	11.000 „	$2\frac{6}{8}$ „
„ Oberndorf „ Urfahr-Linz	10.940 „	$2\frac{6}{8}$ „
	<hr/>	<hr/>
	67.940 Wr. Klafter.	17 Meilen.

Auf der Linz-Gmundner Bahn zählt man bei der Personenbeförderung 5 und bei dem Frachttransporte 4 Stationen; die gegenseitigen Entfernungen der Stationen beim Personenverkehre sind:

	Wirkliche Entfernung	Im Betriebe an- genommen
Von Linz nach Neubau	8.000 Wr. Klafter,	2 Meilen
„ Neubau „ Wels	7.500 „	2 „
„ Wels „ Lambach	7.500 „	2 „
„ Lambach „ Gmunden	12.820 „	3 „
	<hr/>	<hr/>
	35.820 Wr. Klafter	9 Meilen

Beim Frachttransporte:

Von Linz oder von Zizelau nach Maxlhaid	12.500 Wr. Klafter	$3\frac{1}{8}$ Meilen
„ Maxlhaid nach Lambach	10.500 „	$2\frac{5}{8}$ „
„ Lambach „ Engelhöfen	11.500 „	$2\frac{7}{8}$ „
„ Engelhöfen „ Gmunden	1.320 „	$\frac{3}{8}$ „
	<hr/>	<hr/>
	35.820 Wr. Klafter	9 Meilen

Unter den Bauwerken der Budweis-Linz-Gmundner Eisenbahn verdienen namentlich Erwähnung: der grosse 150 Kl. lange und bis 5 Kl. hohe Damm zwischen Budweis und Bienendorf mit 15.000 Kub. Klafter Aufschüttung, dessen Herstellung 80.000 fl. erforderte; der 900 Kl. lange und  $5\frac{1}{2}$  Kl. hohe Damm bei Zwickau mit 12.000 Kub. Kl. Aufschüttung (Baukosten 50.000 fl.), die Durchgrabung bei Rossboden in einer Länge von 350 Kl. und einer Höhe von 4 Kl.

(Erdbewegung 5.000 Kub. Kl. und Baukosten 10.000 fl.), der Felsendurchbruch bei Zartlersdorf 300 Kl. lang und 3½ Kl. tief (2.500 Kub. Kl. und Baukosten 14.000 fl.), jener bei Reinbach 240 Kl. lang und 36 Kl. tief (2.800 Kub. Kl. und Baukosten 10.000 fl.), die grosse Holzbrücke bei Edelbruck 9½ Kl. hoch, 12 Kl. in Lichten nebst 800 Kub. Kl. Aufdämmung (Baukosten 8.000 fl.), die gewölbte Brücke über den Kronbach und den Fahrweg bei der Bodenmühle mit zwei 3 Kl. weiten Bogen (800 Kub. Kl. Baukosten 10.000 fl.), die gewölbte 4 Kl. hohe Brücke über den Haselbach mit vier 3 Kl. weiten Gewölben und 1000 Kub. Kl. Aufdämmung (Baukosten 12.000 fl.) und endlich die 56 Kl. lange hölzerne Brücke über den Traunfluss bei Lambach mit 6 Mitteljochen und 3.200 Kub. Kl. Aufdämmung (Baukosten 14.000 fl.).

Die Bau- und Einrichtungskosten beider Bahnen betragen am Schlusse des Jahres 1850 2,476.447 fl., welche Summe sich jedoch nach Hinzurechnung der Ankaufskosten der Pferde mit 87.397 fl., der aus dem Baufonde gezahlten Zinsen mit 22.005 fl. und der Auslagen für Actien, Obligationen und deren Stempelung mit 10.397 fl., welche aus dem Bau-Capitale bestritten werden, auf 2,596.246 fl. erhöht. Die Bau-Auslagen zerfallen in folgende Rubriken:

Vorauslagen und Tracirung . . . . .	97.544 fl. oder	4·5%
Grund-Einlösung und Grund-Entschädigung .	152.554 „ „	7·1 „
Unter- und Brückenbau . . . . .	757.553 „ „	35·3 „
Oberbau . . . . .	675.342 „ „	31·5 „
Bahnhöfe . . . . .	243.710 „ „	11·3 „
Sonstige Gebäude . . . . .	34.950 „ „	1·6 „
Bauregie und Administration . . . . .	183.470 „ „	8·7 „
Summe . . . . .	2,145.123 fl.	100·0

Die Einrichtungskosten vertheilen sich in folgender Weise:

Vorauslagen für den Bahnbetrieb . . . . .	19.820 fl. oder	4·7%
Fahrnisse, Geräte und Werkzeuge . . . . .	57.079 „ „	13·6 „
Ausstattung der Werkstätten . . . . .	10.000 „ „	2·4 „
Transportmittel . . . . .	244.425 „ „	58·4 „
Pferde und dazu gehöriges Geräte . . . . .	87.397 „ „	20·9 „
	418.721 fl.	100·0

Von der Gesamt-Auslage entfallen

auf die Baukosten . . . . .	83·7%
„ „ Einrichtungskosten . . . . .	16·3 „

und durchschnittlich auf die Meile beziehungsweise 82.505 fl. und 16.105 fl. oder mit Einschluss der sonstigen aus dem Baufonde bestrittenen Auslagen 99.856 fl.

Die Bedeckung des bis Ende 1850 bestrittenen Aufwandes erfolgte

1. durch die Einzahlung auf 3.783 Actien zu 200 fl. . .	756.600 fl.
9.000 „ „ 50 „ . . .	450.000 „
1.817 „ „ 110 „ . . .	199.870 „
	<u>1,406.470 fl.</u>



(ausserdem wurden 400 Actien gratis ausgegeben, so dass sich die Zahl derselben auf 15.000 Stück beläuft)

2. durch Anlehen im Jahre 1829 mit . . . . .	400.000 fl.
1834 „ . . . . .	650.000 „
1838 „ . . . . .	48.000 „
1842 „ . . . . .	50.000 „

Bei der Einlösung des Anlehens vom Jahre 1834 wurden mehr  
 eingezahlt . . . . . 100.000 „  
 Gesamthedeckung . . 2,654.470 fl.

Der mittelst Pferdekraft bewerkstelligte Betrieb begann auf der Budweis-Linzer Bahn in deren ganzen Ausdehnung am 1. August 1832 und von Linz bis Maxlhaid im Spätherbste 1834, bis Wels am 1. April 1835, bis Lambach am 1. August 1835 und bis Gmunden am 1. Mai 1836. Für den Transport standen zu Ende 1850 521 Pferde in Verwendung, deren Ankaufs-Summe 74.560 fl. betrug.

Die Gesellschaft besitzt 188 Personenwagen mit 2.590 Plätzen (65 der ersten, 29 der zweiten Classe und 94 beider zugleich) im Werthe von 52.454 fl.; dann

	Ladungsfähigkeit,	Anschaffungskosten
832 Güterwagen	41.600 Ctr.	141.440 fl.
18 Bauholzwagen	1.800 „	3.960 „
12 Equipagenwagen	420 „	1.500 „
5 Reise-, Effecten- u. Packwagen	200 „	1.900 „
29 Bahnbeschotterungswagen	435 „	1.015 „
896 Lastwagen	44.455 Ctr.	149.815 fl.

und im Ganzen 1.084 Wagen jeder Art, deren Anschaffungskosten sich auf 202.269 fl. stellen.

Die Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1850 waren ungeachtet mehrerer ungünstiger Umstände sehr befriedigend, wozu namentlich die Kohlenverföhrung für die Traunthaler Steinkohlen-Gewerkschaft beitrug, indem im Jahre 1850 um 140.409 Ctr. Steinkohlen mehr als im vorausgegangenen Jahre verföhrt wurden.

Was zunächst den Personenverkehr auf diesen beiden Bahnen betrifft, so wurden in der Zeit vom 20. März bis Ende October 1850 auf der Budweis-Linzer Bahn 18.080 und auf der Linz-Gmundner vom 1. Januar bis Ende December 158.159 Personen befördert und hierfür mit Einschluss der mit den Personenzügen transportirten Equipagen und Eilgüter beziehungsweise 15.604 fl. und 66.760 fl. eingenommen. Unter den auf der Linz-Gmundner Bahn beförderten Personen föhren 1.639 in Separatwagen. Es befanden sich unter den Reisenden 167.717 Erwachsene und 8.522 Militär und Kinder, und zwar:

auf der Budweis-Linzer Bahn	16.900 Erwachsene,	1.180 Militär und Kinder,
„ „ Linz-Gmundner „	150.817 „	7.342 „ „ „

Ausserdem benützten 127 Personen die letztere Strecke zu Spazierfahrten.

Nach den einzelnen Monaten gereiht vertheilen sich die Reisenden in folgender Weise:

Monate	Budweis-Linzer Bahn		Linz-Gmundner Bahn	
	Personen	Percent	Personen	Percent
Januar . . . . .	—		4.039	2.5
Februar . . . . .	—		6.118	3.9
März . . . . .	511	2.8	8.308	5.2
April . . . . .	2.666	14.8	14.983	9.5
Mai . . . . .	2.269	12.5	16.829	10.7
Juni . . . . .	2.304	12.8	16.486	10.4
Juli . . . . .	2.216	12.3	16.676	10.5
August . . . . .	3.532	19.5	23.374	14.8
September . . . . .	2.527	13.9	18.716	11.8
October . . . . .	2.055	11.4	13.204	8.4
November . . . . .	—		11.175	7.1
December . . . . .	—		8.251	5.2
Summe . . . . .	18.080	100.0	158.159	100.0

Aus dieser Uebersicht ist die grosse Verschiedenheit zu entnehmen, welche in dieser Beziehung zwischen den beiden Bahnen stattfindet; während die Budweis-Linzer Bahn, auf welcher die Reisenden nur durch 7 Monate vom April (eigentlich vom 20. März) bis Ende October befördert werden, eine geringe Veränderung (als Maximum im Verhältnisse von 2.055 : 3.532 oder 100 : 172) in der Bewegung der Reisenden innerhalb dieser Zeitperiode zeigt, steigt die Zahl der auf der Linz-Gmundner Bahn beförderten Personen von 4.039 (im mindest besuchten Monate Januar) auf 23.374 (im August) oder im Verhältnisse von 100 : 579. Die Behauptung, dass die letztere Bahn vorzugsweise den zum Vergnügen Reisenden und minder den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen diene, wird auch dadurch bestätigt, dass die Frequenz während der Sommer-Monate noch einmal so gross ist, als jene während der Winter-Monate; denn es benützten die Linz-Gmundner Bahn in den Winter-Monaten 52.874 Reisende oder 33.4 Percent, in den Sommer-Monaten (Mai bis October) jedoch 105.285 Reisende oder 66.6 Percent.

Eine andere Vertheilung der Reisenden findet nach den einzelnen Wagenklassen statt. Es fuhren auf der

	Budweis-Linzer Bahn		Linz-Gmundner Bahn	
	Personen	Percent	Personen	Percent
In der 1. Wagenklasse . . . . .	1.394	7.7	34.149	21.6
„ „ 2. „ . . . . .	7.061	38.8	122.371	77.4
„ „ 3. „ . . . . .	9.685	53.5	—	—
„ Separatwagen . . . . .	—		1.639	1.0
Summe . . . . .	18.080	100.0	158.159	100.0

Diese Vertheilung der Classen wirkte auch auf den Ertrag der Bahn ein; es zahlten nämlich die Reisenden:



	auf der Budweis-Linzer Bahn	auf der Linz-Gmundaer Bahn
in der 1. Wagenklasse	2.989 fl.	22.447 fl.
„ „ 2. „	9.004 „	35.187 „
„ „ 3. „	2.951 „	—
im Separatwagen	—	3.459 „
Summe .	14.944 fl.	61.093 fl.

oder jeder Reisende

in der 1. Wagenklasse	2 fl. 9 kr.	— fl. 39 kr.
„ „ 2. „	1 „ 17 „	— „ 17 „
„ „ 3. „	— „ 18 „	— „ — „
im Separatwagen	— „ — „	2 „ 6 „
„ Durchschnitte	— „ 49 „	— „ 23 „

Beide Bahnen zusammen genommen geben im Durchschnitte einen Ertrag von 25·8 kr. für jeden Reisenden.

Eine andere Betrachtung über die Bewegung der Reisenden lässt sich nach den einzelnen Stationen anstellen, wobei keine Rücksicht darauf genommen wird, wie weit die Fahrt sich erstreckt habe. Hiernach vertheilt sich die Zahl der Reisenden auf der Budweis-Linzer Bahn in folgender Weise; es benützten die Bahn

von Budweis ab . . . . .	2.913 Personen
„ Urfahr „ . . . . .	3.151 „
in den Zwischenstationen . . . . .	2.331 „
zwischen Urfahr und Lest in der 3. Wagenklasse	9.685 „
im Ganzen . . . . .	18.080 Personen.

Bei der Linz-Gmundaer Bahn stellen sich nach den einzelnen Aufnahmestationen folgende Ergebnisse dar:

a) in der Richtung von Linz nach Gmunden fahren

von Linz ab . . . . .	52.944 Personen
„ Neubau „ . . . . .	17.945 „
„ Wels „ . . . . .	19.669 „
„ Lambach „ . . . . .	5.578 „
	<u>96.136 „</u>

b) in der Richtung von Gmunden nach Linz

von Gmunden ab . . . . .	10.906 „
„ Lambach „ . . . . .	23.431 „
„ Wels „ . . . . .	23.422 „
„ Neubau „ . . . . .	4.264 „
	<u>62.023 „</u>

Im Ganzen benützten diese Bahn 158.159 Personen.

Die Summe der von den Reisenden gefahrenen Meilen betrug bei der

	Linz-Budweiser Bahn	Linz-Gmundner Bahn
in der 1. Wagenklasse	17.385	161.033
„ „ 2. „	80.175	372.092
„ „ 3. „	44.275	—
„ Separatwagen	—	7.145
Summe . .	141.835	540.270

Vergleicht man diese Zahlen mit der Summe der Reisenden, so ergibt sich, dass jeder Reisende zurücklegte auf der

	Linz-Budweiser Bahn	Linz-Gmundner Bahn
in der 1. Wagenklasse	12·5 Meilen	4·7 Meilen
„ „ 2. „	11·4 „	3·0 „
„ „ 3. „	4·5 „	— „
„ Separatwagen	— „	4·3 „
im Durchschnitte . .	7·8 Meilen	3·4 Meilen.

Bei der Berechnung der von jedem Reisenden für die Meile geleisteten Zahlung zeigt sich, dass jeder Reisende zahlte auf der

	Linz-Budweiser Bahn	Linz-Gmundner Bahn
in der 1. Wagenklasse	7·9 kr.	6·9 kr.
„ „ 2. „	5·2 „	4·0 „
„ „ 3. „	4·0 „	— „
„ Separatwagen	— „	29·0 „
im Durchschnitte . .	6·4 kr.	6·8 kr.

Die nachstehende Uebersicht enthält den Personenverkehr auf den beiden Bahnstrecken seit deren Eröffnung:

Jahr	Budweis-Linzer Bahn		Jahr	Budweis-Linzer Linz-Gmundner Bahn	
	Personen			Personen	
1834	2.379	—	1843	14.773	132.118
1835	3.887	43.158	1844	15.158	133.977
1836	3.948	74.759	1845	15.667	145.363
1837	3.887	77.905	1846	15.905	155.484
1838	3.454	90.353	1847	16.771	154.204
1839	10.479	103.713	1848	14.877	142.818
1840	10.784	113.672	1849	16.585	142.913
1841	12.613	109.660	1850	18.080	158.286
1842	14.274	121.155			

Hieraus ersieht man, dass der Personenverkehr auf beiden Bahnen im Jahre 1850 einen höheren Betrag als in jedem der vorangegangenen Jahre erreicht habe.

Der Frachttransport umfasste im Ganzen 1,883.411 Centner, wofür 565.163 fl. als Frachtgebühr entrichtet wurden. Hierher gehört auch das mit den Personenzügen transportirte Reisegepäck und Eilgut, wofür auf der Budweis-Linzer Bahn 660 fl. und auf der Linz-Gmundner 5.682 fl. (worunter 267 fl. für 24 Stück Kutschen) eingegangen sind.

Von der verfrachteten Gütermenge waren dem Tarife nach Güter der

1. Classe . . . . .	29.940 Centner
2. „ . . . . .	259.870 „
3. „ . . . . .	75.742 „
4. „ . . . . .	82.120 „

Zusammen . . 447.672 Centner,

welche nicht näher detaillirt werden können. Hierzu kommen noch folgende Waarengattungen:

Salz . . . . .	946.417 Centner
Getreide . . . . .	125.307 „
Kohlen und Torf . . . . .	202.402 „
Bauholz . . . . .	4.314 „
Schnittholz . . . . .	7.697 „
Brennholz 4.520 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Kl. oder . . . . .	126.682 „
Steine und Ziegel 765 Fuhren oder . . . . .	22.920 „

Summe . . 1,883.411 Centner,

ferner . . . . . 86.181 „

welche für eigene Regie transportirt wurden, so dass

die Gewichtsmenge des gesammten Waaren-

transportes . . . . . 1,969.592 Centner

beträgt.

Nach den einzelnen Stationen vertheilt sich diese Waarenmenge in folgender

Weise:

Es wurden transportirt:

von Linz-Zizelau nach Gmunden . . . . .	38.243 Ctr.	
„ Gmunden nach Linz-Zizelau . . . . .	561.979 „	600.222 Ctr.
„ Budweis „ Linz . . . . .	286.342 „	
„ Linz „ Budweis . . . . .	254.814 „	541.156 „
„ Gmunden „ Budweis . . . . .		325.946 „
„ Linz-Zizelau nach Lambach . . . . .	23.415 „	
„ Lambach nach Linz-Zizelau . . . . .	129.733 „	153.148 „

auf den Zwischen-Stationen zwi-

schsen Budweis und Linz . . . . . 130.924 „

von Linz-Zizelau nach Wels . . . . . 68.989 „

„ Wels nach Linz-Zizelau . . . . . 46.477 „ 115.466 „

„ Lambach nach Gmunden . . . . . 56.631 „

„ Gmunden nach Lambach . . . . . 1.558 „ 58.189 „

„ Wels nach Gmunden . . . . . 12.735 „

„ Gmunden nach Wels . . . . . 16.808 „ 29.543 „

„ Wels nach Budweis . . . . . 6.436 „

„ Wels nach Lambach . . . . . 1.589 „

„ Lambach nach Wels . . . . . 3.393 „ 4.982 „

zwischen Linz-Zizelau und Neubau . . . . . 3.415 „

„ Wels nach Neubau . . . . . 165 „

Zusammen . . 1,969.592 Ctr.

Nach der Auf- und Abgabe der Frachten reihen sich die Haupt-Stationen folgendermassen:

	Aufgegeben	Angekommen	Zusammen
Linz (Zizelau) . . . . .	388.876	1,024.531	1,413.407 Ctr.
Gmunden . . . . .	906.291	107.608	1,013.899 „
Budweis . . . . .	286.342	587.196	873.538 „
Lambach . . . . .	189.758	26.562	216.320 „
Wels . . . . .	67.402	89.190	156.592 „

Aus dieser Uebersicht ist zu entnehmen, dass unter den genannten fünf Stationen jene von Linz (Zizelau) die meisten Güter empfängt, während die ihr nächste Station Gmunden die meisten Waaren (namentlich Salz) versendet; Budweis erhält mehr Güter (grösstentheils Salz) als es aufgibt, und Lambach versendet mehr (zumeist Kohlen) als es erhält. Betrachtet man die 4 vorzüglichsten Waarengattungen (Salz, Holz, Kohlen und Torf, dann Getreide) nach den einzelnen Stationen, so ergibt sich, dass versendet wurden

in der Richtung	Salz	Holz	Kohlen und Torf	Getreide
	C e n t n e r			
Von Budweis nach Linz . . . . .	—	63.775	24.702	42.780
Auf den Zwischenstationen zwischen Budweis und Linz . . . . .	—	11.998	305	42.320
Von Linz (Zizelau) nach Wels . . . . .	—	—	—	6.802
„ „ „ „ Lambach . . . . .	—	—	—	443
„ „ „ „ Gmunden . . . . .	—	—	—	15.196
„ „ „ „ Budweis . . . . .	134.224	—	—	5.888
Von Wels nach Lambach . . . . .	—	—	—	259
„ „ „ Gmunden . . . . .	—	—	—	9.057
„ „ „ Linz (Zizelau) . . . . .	300	—	—	886
„ „ „ Budweis . . . . .	6.436	—	—	—
Von Lambach nach Gmunden . . . . .	—	—	53.647	1.174
„ „ „ Wels . . . . .	—	—	777	35
„ „ „ Linz (Zizelau) . . . . .	—	—	122.971	296
Von Gmunden nach Wels . . . . .	4.580	—	—	—
„ „ „ Linz (Zizelau) . . . . .	474.930	62.860	—	—
„ „ „ Budweis . . . . .	325.946	—	—	—

Für den Transport der verfrachteten Waarenmenge wurden im Ganzen 565.163 fl. eingenommen, wovon entfallen

auf Salz . . . . .	386.257 fl. oder 68·3%
„ Getreide . . . . .	20.320 „ 3·6 „
„ Kohlen und Torf . . . . .	19.521 „ 3·4 „
„ Holz . . . . .	13.490 „ 2·4 „

Jeder Centner gewöhnlicher Fracht entrichtete im Durchschnitte 18·0 kr. und da die Frachtgüter auf beiden Bahnen 25,940.670 Meilen zurückgelegt haben, 1·3 kr. auf die Meile.

Die nachstehende Uebersicht enthält den Güterverkehr auf beiden Bahntheilen vom Jahre 1835 an, in welchem Jahre die Linz-Gmundner Strecke bereits im Betriebe stand.

Jahr	Salz	Güter und Getreide	Steinkohlen	Holz	Fische
	C e n t n e r			Klafter	Ladung
1835	551.535	252.038	—	1.862	74
1836	835.447	300.247	—	2.124	120
1837	804.135	282.286	—	2.538	157
1838	852.527	339.250	14.000	2.078	160
1839	940.145	367.535	52.000	4.005	176
1840	880.766	393.988	108.418	5.950	175
1841	935.320	371.050	39.436	8.257	156
1842	855.782	297.396	18.934	10.222	216
1843	967.184	521.704	51.971	6.254	204
1844	908.211	501.175	88.769	6.058	88
1845	917.290	566.541	109.776	6.925	100
1846	937.493	551.627	104.394	7.076	88
1847	1,067.607	573.007	93.193	8.246	112
1848	927.773	495.772	176.014	7.351	—
1849	851.848	547.103	67.993	5.395	—
1850	914.412	492.852	202.092	4.520	—

Hierunter sind jedoch Holz, Bruchsteine und Ziegel, welche fuhrweise verführt werden, sowie der Regie-Transport nicht enthalten.

Zu den sonstigen Einnahmen gehören noch der Erlös der Spazierfahrten und von veräussertem altem Materiale, die Mieth- und Grundzinse und andere kleine Zuflüsse im Ganzen 40.498 fl., wornach die Summe der Einnahmen auf 688.024 fl. steigt. Das Erträgniss des Bespannungsgeschäftes stellte sich im Jahre 1850 auf 17.847 fl., der Werth der vorhandenen Materialvorräthe betrug 22.567 fl. und der Saldo vom Jahre 1849 9.685 fl., welche Summen die Gesamteinnahme auf 738.123 fl. erhöhen.

Die Betriebs-Auslagen vertheilten sich im Jahre 1850 in folgender Weise. Die Reparaturen der Wagen nahmen 25.139 fl. und das Schmier-Materiale 3.322 fl. in Anspruch. Die Kosten der Pferde-Erhaltung beliefen sich auf 251.139 fl. Die Auslagen, welche die Erhaltung der Bahn erforderte, zerfallen in gewöhnliche und aussergewöhnliche;

erstere betreffen den Unterbau mit . . . . .	2.892 fl.
„ Oberbau „ . . . . .	47.738 „
die Gebäude „ . . . . .	3.353 „
Summe . . . . .	53.983 fl.

letztere mit . . . . .	2.978 „
	56.961 fl.

wurden durch Schnee-Ausschaulungen veranlasst.

Die Betriebs-Auslagen umfassen ausserdem

die Regiekosten der technischen Aufsicht . . . mit	22.141 fl.
„ Werkstätte . . . . . „	10.695 „
„ Expedition und Magazine . „	35.472 „
die Auslagen für die allgemeine Bahnverwaltung „	39.764 „
Summe . . .	165.033 fl.
wozu noch die Assecuranz-Auslagen mit . . . . .	383 „
der Theuerungsbeitrag für das ganze Dienst-Personale mit . . . . .	8.719 „
die Provisionen mit . . . . .	6.680 „
und die sonstigen Auslagen im Betrage von . . . .	51.257 „
(worunter 10.000 fl. als Tilgungsquote der schwebenden Schuld auf den Bespannungs-Fundus instructus und 9.800 fl. als Zinsen auf das schwebende Anlehen von 196.000 fl.) gerechnet werden.	
Hiernach betragen im Jahre 1850 die Betriebs-Auslagen im Ganzen . . . . .	508.340 fl.

Zur Erhaltung der Bahn waren im Jahre 1850 zeitweise 169 Tagarbeiter beschäftigt, deren höchster Taglohn 54 kr. und niedrigster 18 kr. betrug und im Ganzen 9.713 fl. ausmachte. Ausserdem standen in den Werkstätten 36 Schmiede-, 10 Wagner- und 6 Sattler-Gesellen, deren Lohn im Ganzen sich auf 10.695 fl. stellte, zeitweilig in Verwendung. Das übrige von der Gesellschaft dieser beiden Bahnen besoldete Personale besteht bei der Centralverwaltung ausser dem General-Secretäre, der zugleich die Stelle eines Local-Directors vertritt, aus 3 Individuen; bei der Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn aus 2 Ingenieuren (wovon Einer Bahn-Commissär), 9 Wegmeistern und 78 Bahnwächtern; bei der Geschäftsverwaltung aus einem Geschäftsleiter (der zugleich die Stelle eines Haupt-Cassiers versieht), einem Ober-Spediteur, 5 Bureau-Vorständen, 3 Cassieren, 2 Speditoren, 2 Magazineuren, einem Speditions-Agenten, 6 Kanzlisten, einem Ober-Conducteur, 9 Condueteuren, 22 Packern und Stationswächtern und aus 4 anderen Individuen; in den Werkstätten ausser den oben erwähnten Arbeitern aus einem Werkmeister, einem Werkführer und einem Sattlermeister, und endlich bei der Transports-Bespannung aus 2 Rechnungsführern, 2 Stallmeistern, 2 Cur-Schmieden, 4 Speditions-Gehilfen, 9 Wagendeckern, 20 Hausknechten, 14 Zugführern, 200 Kutschern und Knechten, 10 Hufbeschlags-Schmieden und aus 9 Sattler- und Rierner-Gesellen. Ueberhaupt besteht das Bahn-Personale

bei der Central-Verwaltung	aus 4 Individuen
„ „ Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn	„ 89 „
„ „ Geschäfts-Verwaltung	„ 57 „
in den Werkstätten	„ 55 „
bei der Transports-Bespannung	„ 273 „
im Ganzen	aus 478 Individuen.



Stellt man die Gesamt-Ausgabe im Belaufe von 508.350 fl. der Gesamt-Einnahme mit 738.123 fl. gegenüber, so ergibt sich ein Ueberschuss von 229.773 fl., also 31.3% der Brutto-Einnahme. Davon wurden 221.250 fl. als ganzjährige Dividende, welche sohin 5.9% der Einzahlungen auf die Actien betrug, verwendet und der Rest mit 8.523 fl. als Reserve für das nächste Jahr bestimmt.

Da jedoch unter die Betriebs-Auslagen auch die Zinsenzahlung des Anlehens vom Jahre 1829 und die Abschreibung der schwebenden Schuld, zusammen mit 19.800 fl., aufgenommen sind, so vermindern sich dieselben auf 488.550 fl., und machen sohin statt 68.87% nur 66.19% der Brutto-Einnahme aus.

Die Gesellschaft besitzt überdies einen Betriebs-Fond von 30.000 fl. und einen aus Actien-Einzahlungen erübrigten Reserve-Fond von 60.000 fl. Seit dem Jahre 1835 hatten sich nachstehende Ueberschüsse ergeben:

Im Jahre	Gulden	Im Jahre	Gulden	Im Jahre	Gulden
1835	93.327	1841	167.484	1847	225.428
1836	133.672	1842	168.862	1848	180.140
1837	144.921	1843	205.715	1849	235.735
1838	151.475	1844	186.735	1850	249.573
1839	172.191	1845	189.046		
1840	174.805	1846	189.671		

## 2. Erste ungrische Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn.

Der Bau dieser Bahn begann im Jahre 1838, schritt jedoch sehr langsam vorwärts, indem die Strecke von Pressburg (vom Gasthofe zum grünen Baume) bis St. Georgen am 27. September 1840, bis Bösing am 30. Juni 1841, bis Cziffer am 29. December 1845 und die ganze Bahn bis Szered an der Waag (8½ Meile) erst am 1. November 1846 dem Betriebe übergeben werden konnte. Die Bahn besitzt auf 33.663 Klafter ein einfaches Geleise, auf den Bahnhöfen und Stationsplätzen liegen Doppelgeleise von 3.407 Klafter Länge, so dass die ganze Bahnlänge auf einfaches Geleise zurückgeführt 37.070 Klafter beträgt. Die bei dem Baue benützten Flach-Schienen im Gewichte von 4 Pfund der Wr. Current-Fuss wurden aus ungrischen Eisenwerken bezogen und sind mit Ausnahme einiger unbedeutender Ausbesserungen bis jetzt noch nicht erneuert worden. Die Längsbalken und Sleepers aus gut ausgetrocknetem splintfreiem Eichenholze, erstere 9 Fuss lang, 6 Zoll breit und 7 Zoll hoch, letztere 7 Fuss lang und 10 bis 12 Zoll breit, liegen in einer 18 Zoll starken Bettung von Kies und Granit-Schotter. Die Schienen-Nägel sind in der ganzen Strecke erst einmal erneuert worden. Die Bezeichnung und die im Betriebe angenommene Entfernung der einzelnen Stationen ist folgende:

von Pressburg bis Ratzdorf	1¼ österr. Meilen
„ Ratzdorf „ Wajnor	¾ „ „
„ Wajnor „ St.Georgen	⅓ „ „
„ St. Georgen „ Grünau	¾ „ „
„ Grünau „ Bösing	¼ „ „
„ Bösing „ Schenkwitz	1 „ „
„ Schenkwitz „ Báhony	1 „ „
„ Báhony „ Cziffer	¾ „ „
„ Cziffer „ Tyrnau	1¼ „ „
„ Tyrnau „ Keresztúr	1 „ „
„ Keresztúr „ Szered	1 „ „
Summe . .	8½ österr. Meilen.

Die nachstehende Uebersicht gibt das Detail der Gefällsverhältnisse der Bahn.

In der Richtung von Pressburg nach Szereb.

Länge der Strecken mit Steigung von			Länge der Strecken mit Fallen von			675 W. Klft.
	$\frac{1}{1589}$	1.017 W. Klft.		$\frac{1}{5192}$		
"	$\frac{1}{1406}$	225 "	"	$\frac{1}{2467}$		1.875 "
"	$\frac{1}{1070}$	674 "	"	$\frac{1}{1126}$		2.537 "
"	$\frac{1}{1052}$	200 "	"	$\frac{1}{1065}$		508 "
"	$\frac{1}{942}$	490 "	"	$\frac{1}{800}$		502 "
"	$\frac{1}{500}$	352 "	"	$\frac{1}{557}$		875 "
"	$\frac{1}{430}$	309 "	"	$\frac{1}{477}$		436 "
"	$\frac{1}{350}$	500 "	"	$\frac{1}{435}$		100 "
"	$\frac{1}{318}$	238 "	"	$\frac{1}{310}$		900 "
"	$\frac{1}{300}$	300 "	"	$\frac{1}{300}$		402 "
"	$\frac{1}{250}$	929 "	"	$\frac{1}{250}$		350 "
"	$\frac{1}{250}$	300 "	"	$\frac{1}{250}$		3.298 "
"	$\frac{1}{155}$	900 "	"	$\frac{1}{250}$		1.012 "
"	$\frac{1}{153}$	1.021 "	"	$\frac{1}{162}$		170 "
"	$\frac{1}{150}$	587 "	"	$\frac{1}{126}$		539 "
Das Steigen beträgt im Ganzen						8.042 "
Fallen						14.226 "
Die horizontale Länge beträgt im Ganzen						11.395 "

Zusammen die ganze Länge der Bahn . . . . . 33.663 Wr. Kl.

Die gerade Linie der Bahn wird auf 26.366 Klafter beibehalten, während auf 7.297 Kl. Krümmungen vorkommen, deren Detail nachstehende Uebersicht enthält.

Länge der Strecken mit Curven von	30 W. Klft. Radius	68 W. Klft.
"	260	239
"	264	198
"	278	178
"	280	330
"	283	240
"	298	338
"	300	1.437
"	350	157
"	500	245
"	503	221
"	600	438
"	602	224
"	605	288
"	700	108
"	800	40
"	811	210
"	856	199
"	932	159
"	1.000	406
"	1.192	174
"	1.200	211
"	2.500	1.191

Gerade Strecken . . . . . 26.366

Strecken mit Curven 7.297

Zusammen . . . . . 33.663 W. Klft.

Die Bau-Auslagen dieser Bahn umfassten bis Ende December 1850 1,071.617 fl., wovon entfallen

für die Grund-Einlösung . . .	85.960 fl.	oder 8·1%
" den Unter- und Brücken-Bau	355.108 "	33·1 "
" " Oberbau . . . . .	357.057 "	33·3 "
" Gebäude . . . . .	126.449 "	11·8 "
" Regiekosten . . . . .	110.880 "	10·3 "
" sonstige Auslagen . . . . .	36.163 "	3·4 "

Summe . . . . . 1,071.617 fl. 100·0

Auf die Meile kommen sonach 126.073 fl. Baukosten.



Die Einrichtungskosten betragen

für den Fundus instructus . . . . .	85.942 fl. oder	53·5%
„ die Werkstätte . . . . .	60.424 „	37·6 „
„ verschiedene Requisiten . . . . .	14.305 „	8·9 „
Summe . . . . .	160.671 fl. oder	100·0

Das Anlage-Capital der Bahn vertheilt sich nach Procenten berechnet mit 87% für Bau-Auslagen und mit 13% für Einrichtungskosten.

Dasselbe erhielt seine Bedeckung

durch die Actien-Einzahlungen . . . . .	mit 1,087.090 fl.
„ das 5% Anlehen vom Jahre 1847 „	150.000 „
„ Verzugszinsen . . . . .	6.420 „
Zusammen . . . . .	1,243.510 fl.

Der Betrieb wird mittelst Pferdekraft bewerkstelliget, doch kann er nöthigenfalls auch auf Locomotivkraft ausgedehnt werden. Die Betriebsmittel bestanden zu Ende 1850 in 131 Pferden (bei einem Werthe von 10.480 fl.),

in 1 Wagen	I. Classe mit	18 Plätzen
„ 13 „	I. und II.	260 „
„ 11 „	II.	264 „
„ 10 „	III.	250 „
in 35 Personenwagen . . . . .	mit	792 Plätzen

in 41 gedeckten Güterwagen	mit	2.050 Ctr.
„ 126 offenen	„	6.300 „
in 167 Güterwagen . . . . .	mit	8.350 Ctr.

in 1 gedeckten Viehwagen	mit	50 Ctr.
„ 3 offenen	„	150 „
„ 9 Raumwagen . . . . .	„	270 „
„ 6 Leiterwagen . . . . .	„	180 „
„ 6 Schlitten . . . . .	„	120 „
„ 10 Holzkarren . . . . .	„	50 „

in 202 Lastwagen . . . . . mit 9.170 Ctr. Ladungsfähigkeit.

Die Anschaffungskosten der Personenwagen betragen 13.630 fl. und jene der Lastwagen 38.311 fl.

Auf der Pressburg-Tyrnauer Bahn wurden vom 1. Januar bis Ende December 1850 befördert:

107.661 Personen,

6.392 Centner Gepäcks-Uebergewicht,

2.783 „ Eilgüter,

169.688 „ Frachten und Equipagen,

259.489 „ oder 8.649 Klafter Brennholz.

Die beförderten Passagiere und der dadurch erzielte Ertrag vertheilen sich nach den Aufnahms-Stationen in folgender Weise:

Pressburg mit	42.552 Personen	34.912 fl. Einnahme
Tyrnau	26.092 „	22.447 „ „
Bösing	12.608 „	5.180 „ „
Szered	10.497 „	9.321 „ „
St.Georgen	7.211 „	2.175 „ „
Ratschdorf	1.788 „	430 „ „
Schenkowitz	1.775 „	806 „ „
Cziffer	1.692 „	807 „ „
Báhony	1.369 „	627 „ „
Keresztúr	948 „	467 „ „
Wajnor	681 „	180 „ „
Grünau	448 „	150 „ „
Zusammen . .	107.661 Personen	77.502 fl. Einnahme.

Die Station Pressburg, welche die beiden Aufnahmsplätze, Gasthof zum grünen Baume und Bahnhof, in sich fasst, nimmt sonach mit 39 Percent an der Passagier-Aufnahme Theil; an diese Station schliessen sich zunächst die beiden Endpuncte Tyrnau und Szered und der beliebte Unterhaltungsort Bösing an. Im Durchschnitte zahlte jeder Reisende 43 Kreuzer Fahrtgeld.

Der Gütertransport umfasste im Ganzen 438.352 Ctnr. und gewährte eine Einnahme von 71.646 fl., wovon für die eigentlichen Frachten im Belaufe von 169.688 Centner 41.459 fl. entfallen. Die erstere Einnahme vertheilt sich mit 9·8 kr. und die letztere mit 14·7 kr. auf den Centner. Bezüglich der Aufnahme der Güter und der erzielten Einnahme reihen sich die einzelnen Stationen folgendermassen:

Bösing mit	124.032 Centner	9.824 fl. Einnahme
Tyrnau	63.827 „	17.256 „ „
Pressburg	54.327 „	17.974 „ „
Szered	53.287 „	16.084 „ „
Schenkowitz	43.719 „	4.610 „ „
Grünau	43.522 „	2.709 „ „
St.Georgen	34.450 „	1.861 „ „
Ratschdorf	18.177 „	739 „ „
Cziffer	2.161 „	360 „ „
Keresztúr	477 „	138 „ „
Báhony	279 „	72 „ „
Wajnor	94 „	19 „ „
Zusammen . .	438.352 Centner	71.646 fl. Einnahme.

Bösing nimmt in Folge seines Holztransportes, der auf 120.859 Centner (4.028 Klafter) stieg, eine der ersteren Stellen ein, während sich durch den Frachttransport die Stationen Tyrnau (mit 61.411 Centner), Szered (mit 52.119 Centner) und Pressburg (mit 49.509 Centner) auf ihrer Höhe erhalten.

Von der Einnahme im Belaufe von 149.148 fl. wurden bestritten	
die Kosten der Bespannung und der angekauften Pferde .	40.370 fl.
„ Erhaltung der Bahn und Wagen, die Instandhaltung der	
Gebäude, Brücken und Requisiten . . . . .	20.646 „
„ Auslagen für Beamte, Conducteure, Wächter, Diener etc.	15.581 „
„ Manipulations- und Transportkosten . . . . .	12.021 „
„ Assecuranz, Miethe und Grundsteuer . . . . .	1.416 „
	<u>Summe . . 90.034 fl.</u>

wornach sich ein Ueberschuss von 59.114 fl. darstellt, der sich mit Rücksicht des Uebertrages vom Jahre 1849 (4.036 fl.) und der eingegangenen verschiedenen Zinsen (4.200 fl.) auf 67.350 fl. erhöhte. Hiervon wurden 5.552 fl. zur Zahlung der 5% Zinsen der Anleihe vom Jahre 1847, 55.000 fl. zur Vertheilung der Dividende verwendet und der Rest von 6.798 fl., wovon noch einige kleine Auslagen zu bestreiten kamen, auf den Conto des nächstfolgenden Jahres übertragen. Zum Schlusse mögen noch die Betriebs-Ergebnisse der Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn seit der Eröffnung ihrer ersten Strecke in der nachstehenden Uebersicht dargestellt werden.

Der Verkehr auf der Pressburg-Tyrnauer Bahn umfasste

		Personen	Waaren Centner	Holz Klafter
vom 21. November 1840 bis Ende December	1841	4.3781	57.392 *)	
„ 1. Januar bis Ende December	1842	54.978	9.734	6.888
„ „ „ „ „	1843	60.015	12.160	8.098
„ „ „ „ „	1844	58.929	17.107	13.287
„ „ „ „ „	1845	54.861	19.280	10.648
„ „ „ „ „	1846	99.645	368.571 *)	
„ „ „ „ „	1847	133.624	493.551 *)	
„ „ „ „ „	1848		unbekannt	
„ „ „ „ „	1849	109.910	267.331	3.678

Die durch den Betrieb der Bahn erzielten Einnahmen und Ausgaben be-

trugen im Jahre	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuss
1841	12.886 fl.	7.604 fl.	5.282 fl.
1842	26.916 „	19.722 „	7.194 „
1843	29.649 „	18.932 „	10.717 „
1844	37.576 „	22.109 „	15.467 „
1845	34.428 „	19.339 „	15.089 „
1846	81.523 „	51.168 „	30.355 „
1847	130.380 „		
1848			unbekannt
1849	141.913 „	83.376 „	58.537 „

### 3. Prag-Lahnaer Eisenbahn.

Diese Eisenbahn, zu deren Bau von Prag bis Pilsen eine Actiengesellschaft im Jahre 1825 ein fünfzigjähriges Privilegium erhielt, sollte zunächst zum Transporte des Holzes aus den fürstlich Fürstenberg'schen Waldungen und der Stein-

\*) Darunter auch der Holztransport.

kohlen aus der Gegend von Pilsen benützt werden. Aus Mangel an den erforderlichen Geldmitteln konnte bis zum April 1833 nur der Bau der kurzen Strecke von Prag bis an die fürstl. Fürstenberg'schen Waldungen (Pinie) auf unvollständige Weise ausgeführt werden und man sah sich im nächstfolgenden Jahre genöthiget, diese gebaute Strecke im Verkaufswege an den Fürsten Carl Egon Fürstenberg zu überlassen, der im Jahre 1836 die Bahn vollenden und für den eigenen Betrieb einrichten liess. Seit dieser Zeit blieb die Bahn ununterbrochen im Betriebe. Im Jahre 1842 beabsichtigte man einen Seiten-Arm von der Mittelstation Wejhybka in das Buschtiehrader Kohlenfeld zu führen, doch wurde später dieses Project wieder aufgegeben, an dessen Stelle eine gewöhnliche Strasse in Ausführung kam, bis es endlich im Jahre 1847 bei dem zunehmenden Bedarfe an Kohlen und in Folge der Vollendung der nördlichen Staatsbahn bis Prag abermal aufgenommen und vermöge eines Privilegiums vom Jahre 1850, auch von Seite der Regierung behufs der Ausführung bestätigt wurde.

Die Bezeichnung und Entfernung der einzelnen Stationen der Bahn enthält folgende Nachweisung:

		Wirkliche Entfernung		Im Betriebe angenommene Entfernung	
		Oesterr. Klafter	Oesterr. Meilen	Oesterr. Meilen	
Von	Prag	bis	Hostiwitz	6.390	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
"	Hostiwitz	"	Rössel	2.510	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>
"	Rössel	"	Wejhybka	4.298	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
"	Wejhybka	"	Mrakau	3.002	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>
"	Mrakau	"	Srb	2.150	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>
"	Srb	"	Katschitz	1.252	<sup>1</sup> / <sub>2</sub>
"	Katschitz	"	Lahna	7.630	2
"	Lahna	"	Pinie	2.768	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>
		Zusammen .		30.000	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Ausserdem besitzt die Bahn auf den Bahnhöfen 1.525 Klafter Nebengeleise und Ausweichen. Das einfache Bahngeleise, 3 Fuss 6 Zoll breit, ist mit 6 Fuss langen 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Zoll hohen Flachschiene versehen, welche auf einer 12 Zoll breiten und 10 Zoll starken Quadersandstein-Unterlage und zum Theile auf Langhölzern, die durch Querschwellen verbunden sind, ruhen. Die Befestigung der Schienen und Chairs ist durch Holznägel und eiserne Hakennägel bewerkstelliget.

Die Bahn steigt in einer Länge von 20.488 Kl., worunter mit  $\frac{1}{19}$  auf 386, mit  $\frac{1}{67}$  auf 90, mit  $\frac{1}{705}$  auf 1.534, mit  $\frac{1}{177}$  auf 3.891, mit  $\frac{1}{190}$  auf 3.800, mit  $\frac{1}{200}$  auf 3.890, mit  $\frac{1}{218}$  auf 2.700, und mit  $\frac{1}{336}$  auf 3.367, mit  $\frac{1}{400}$  auf 690, und mit  $\frac{1}{420}$  auf 690 Klafter; sie fällt in einer Längen-Ausdehnung von 9.512 Kl., worunter mit  $\frac{1}{72}$  auf 842, mit  $\frac{1}{83}$  auf 1.250, mit  $\frac{1}{200}$  auf 600, mit  $\frac{1}{300}$  auf 150 und mit  $\frac{1}{650}$  auf 6.670 Kl.; überhaupt beträgt die Steigung 129.26 Kl. und das Fallen 40.53 Kl. Auf 1.919 Kl. bewahrt die Bahnlinie an 8 Stellen die gerade Richtung und an 217 Stellen auf 28.081 Kl. finden Krümmungen statt, nämlich an 47 Stellen auf 8.026 Kl. mit einem Halbmesser von

mehr als 500 Kl., an 122 Stellen auf 14.905 Kl. mit einem Halbmesser von 100 bis 500 Kl., an 40 Stellen auf 4.458 Kl. mit einem Halbmesser von 50 bis 100 Kl. und an 8 Stellen auf 692 Kl. mit einem Halbmesser von 30 bis 50 Kl.

Die Bau-Auslagen der Bahn theilen sich nach zwei Perioden ab, wovon die erstere bis zum Jahre 1835 und die letztere vom Jahre 1836 bis auf die Gegenwart reicht; dieselben umfassen

	erste Periode	zweite Periode	Summe
die Vorauslagen und Tracirung . . . . .	27.560 fl.	2.400 fl.	29.960 fl.
„ Grundeinlösung . . . . .	16.710 „	2.830 „	19.540 „
den Unter- und Brückenbau . . . . .	127.000 „	14.600 „	141.600 „
„ Oberbau . . . . .	99.980 „	134.320 „	234.300 „
die Bahnhöfe und Gebäude . . . . .	4.600 „	31.220 „	35.820 „
Summe . . . . .	275.850 fl.	185.370 fl.	461.220 fl.

Sonach betragen die Baukosten im Ganzen 461.220 fl., welche sich mit 61.496 fl. auf die Meile vertheilen. Die Einrichtung der Bahn nahm 99.100 fl. in Anspruch, wovon entfallen

	erste Periode	zweite Periode	Summe
auf die Vorauslagen . . . . .	2.530 fl.	1.500 fl.	4.030 fl.
„ Fahrnisse, Geräte u. Werkzeuge	1.000 „	5.320 „	6.320 „
„ Ausstattung der Werkstätten . . . . .	770 „	6.570 „	7.340 „
„ Anschaffung der Transportmittel . . . . .	23,870 „	40.000 „	63.870 „
„ „ „ Pferde . . . . .	—	17.540 „	17.540 „
Summe . . . . .	28.170 fl.	70.930 fl.	99.100 fl.

Die Bau-Auslagen betragen nach Procenten berechnet 82·3% und die Einrichtungskosten 17·7% der gesammten Auslagen.

Ausserdem wurden in der ersten Periode von der Actiengesellschaft die Zinsen während des Bahnbauens mit 12,480 fl. aus dem Baucapitale bestritten. Das auf diese Bahn verwendete Capital stellte sich demnach in der ersten Periode auf 316.500 fl. und in der letzteren mit Hinzurechnung der Auslagen von 11.000 fl. für den Bau einer Strasse in das Buschtiehrader Kohlenfeld auf 267.300 fl., sonach im Ganzen auf 583.800 fl.

Die Transportmittel der Bahn bestanden zu Ende 1850 in 86 Pferden in einem Werthe von 14.600 fl. und in 256 Lastwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 12.640 Ctr., deren Anschaffungskosten 42.160 fl. betragen. Ausserdem standen behufs der Kohlenzufuhr aus dem Buschtiehrader Kohlenwerke täglich 50 gemietete Pferde in Verwendung.

Der Frachtransport auf der Prag-Lahnaer Bahn, der mit Ausnahme von 2½ Tagen ununterbrochen im Jahre 1850 stattfand, umfasste 818.556 Ctr., worunter

675.503	Centner	Steinkohlen
105.301	„	Brennholz
35.326	„	Bau- und Nutzholz und
2.426	„	verschiedene Güter.





Rubrik sind ausserdem die Auslagen für Assecuranz (37 fl.), die Grundsteuer (267 fl.) und sonstige Erhaltungskosten (120 fl.) aufgenommen worden. Das Schmier- und Putzmateriale für Güterwagen, dessen Beischaffung 1.260 fl. in Anspruch nahm, bestand in 11·10 Ctr. Oel, 7·33 Ctr. Thran, 8·26 Ctr. Talg, 11·81 Ctr. Theer und in 75 Pfunden Graphit. In den Bahnhöfen standen zeitweilig 2.640 Arbeiter in Verwendung, deren Taglohn zwischen 16 und 24 kr. schwankte. Die bei dieser Unternehmung Angestellten erhalten Pensionen, welche sich im Jahre 1850 auf 562 fl. beliefen.

Die Einnahmen übersteigen die Ausgaben um 10.937 fl., welche mit Ausnahme von 5.492 fl., die zur aussergewöhnlichen Bahn-Erhaltung (Erneuerung der Schienen etc.) verwendet wurden, zur Verinteressirung des Bau- und Betriebscapitales dienten.

## B. Locomotivbahnen.

### 1. K. K. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Der Bau dieser Bahn, zuerst vom Professor F. Riepl im Jahre 1830 ange-regt, begann nach Erwirkung eines fünfzigjährigen Privilegiums im Jahre 1836 und war im nächstfolgenden Jahre soweit vollendet, dass nach Vervollständigung der Wagenburg und Einübung des Betriebspersonales die Strecke von Wien bis Wagram (2 5 Meilen) am 6. Januar 1838 und bis Gänserndorf (1·5 Meilen) am 16. April dess. Jahres für den Verkehr eröffnet werden konnte. Im Jahre 1839 ward der Betrieb weiter ausgedehnt, am 9. Mai von Gänserndorf bis Dürnkrot (3 Meilen), am 6. Juni bis Lundenburg (4 Meilen) und am 7. Juli bis Brünn (9 Meilen), dem einen End-puncte dieser Bahn. Im Jahre 1841 erlangte die Nordbahn jene Ausdehnung, welche den ihrer Beziehung entsprechenden Charakter als Hauptstamm aller von Wien nordwärts gerichteten Eisenbahnverbindungen vollständig ausprägte; die Hauptbahn erhielt in diesem Jahre eine Verlängerung von Lundenburg bis Hradisch (8 Meilen) am 1. Mai, bis Prerau (6 Meilen) am 1. September, wozu noch die Vollendung der Flügelbahnen von Floridsdorf bis Stockerau (3 Meilen) am 26. Juni und von Prerau bis Olmütz (3 Meilen) am 17. October gekommen ist. Die Eröffnung der Strecke von Prerau bis Leipnik (2 Meilen) erfolgte am 15. August 1842 und von da bis Oder-berg (10·5 Meilen) am 1. Mai 1847; die Flügelbahn von Gänserndorf bis an die un-grische Gränze (bei Marchegg) wurde am 20. August 1848 dem Betriebe übergeben.

Durch die Vollendung der Annaberger Flügelbahn (1/2 Meile) im Jahre 1848 ist die Nordbahn nun mit der preussischen Wilhelmsbahn in unmittelbare Verbindung getreten und ein Schienenweg hergestellt, der sich von den Ufern der Donau bis an die Gestade der Nordsee erstreckt. Die Nordbahn mit Einschluss der Seitenbahnen hatte zu Ende 1850 eine Länge von 213.647 Klfr. oder 53·4 Meilen, welche sich in folgender Weise vertheilen :

Wien-Floridsdorf . . . . .	0·58	österr. Meile
Floridsdorf-Gänserndorf . . . . .	3·42	„ Meilen
Gänserndorf-Lundenburg . . . . .	6·87	„ „
Lundenburg-Prerau . . . . .	13·38	„ „
Prerau-Oderberg . . . . .	12·18	„ „
Hauptbahn . . . . .	36·43	„ „

Floridsdorf-Stockerau . . . . .	2.83	österr. Meilen
Gänserndorf-Marchegg . . . . .	2.68	„ „
Lundenburg-Brünn . . . . .	7.94	„ „
Prerau-Olmütz . . . . .	3.03	„ „
Annaberger Gränzflügel . . . . .	0.50	„ „

Flügelbahnen . 16.98 österr. Meilen

Im Ganzen . 53.41 „ „

Die Bezeichnung und Entfernung der einzelnen Stationen stellt sich, wie folgt, dar:

		Wirkliche	Im Betriebe angenommene
		Entfernung	
		Klafter	Oesterr. Meilen
von Wien	nach Floridsdorf . . . . .	2.343	1
„ Floridsdorf	„ Wagram . . . . .	6.920	1 1/2
„ Wagram	„ Gänserndorf . . . . .	6.765	1 1/2
„ Gänserndorf	„ Angern . . . . .	4.591	1
„ Angern	„ Dürnkrot . . . . .	5.290	2
„ Dürnkrot	„ Hohenau . . . . .	7.867	2
„ Hohenau	„ Lundenburg . . . . .	9.744	2
„ Lundenburg	„ Neudorf . . . . .	6.682	1 1/2
„ Neudorf	„ Göding . . . . .	5.134	1 1/2
„ Göding	„ Bisenz . . . . .	10.525	3
„ Bisenz	„ Hradisch . . . . .	7.250	2
„ Hradisch	„ Napagedl . . . . .	6.150	2
„ Napagedl	„ Hullein . . . . .	9.800	2
„ Hullein	„ Prerau . . . . .	7.950	2
„ Prerau	„ Leipnik . . . . .	7.921	2
„ Leipnik	„ Weisskirchen . . . . .	6.838	1 1/2
„ Weisskirchen	„ Pohl . . . . .	5.225	1 1/2
„ Pohl	„ Zauchtl . . . . .	5.725	1 1/2
„ Zauchtl	„ Stauding . . . . .	6.350	1 1/2
„ Stauding	„ Schönbrunn . . . . .	9.050	2 1/2
„ Schönbrunn	„ Ostrau . . . . .	2.835	1
„ Ostrau	„ Oderberg . . . . .	4.765	1 1/2
	Hauptbahn . . . . .	145.720	38
von Lundenburg	nach Saitz . . . . .	10.040	2
„ Saitz	„ Branowitz . . . . .	8.240	3
„ Branowitz	„ Raigern . . . . .	7.310	2
„ Raigern	„ Brünn . . . . .	6.160	2
„ Prerau	„ Brodek . . . . .	4.950	1 1/2
„ Brodek	„ Olmütz . . . . .	7.150	1 1/2
„ Oderberg	„ Annaberg . . . . .	2.000	1/2
„ Floridsdorf	„ Jedlersee . . . . .	1.103	1
„ Jedlersee	„ Lang-Enzersdorf . . . . .	2.500	1
„ Lang-Enzersd.	„ Korneuburg . . . . .	2.500	1
„ Korneuburg	„ Stockerau . . . . .	5.212	1 1/2
„ Gänserndorf	„ Oberwaiden } . . . . .	9.465	1
„ Oberwaiden	„ Marchegg } . . . . .		1 1/2
„ Marchegg bis zur ungr. Gränze		1.297	1/2
	Seitenbahnen . . . . .	67.927	20
	Summe . . . . .	213.647	58



Die Baukosten der Nordbahn beliefen sich zu Ende 1850 auf 21,606.032 fl., wovon 19,680.664 fl. auf die Hauptbahn nebst den Seitenlinien nach Brünn u. Olmütz, 993,556 fl. auf die Gänserndorf-Marchegger und 931.812 fl. auf die Stockerauer Strecke entfallen. Die Baukosten theilen sich nach folgenden Rubriken ab:

	Hauptbahn	Marchegger Stockerauer Flügel		Zusammen
Vorauslagen und Tracirung	136.282 fl.	14.857 fl.	9.945 fl.	161.084 fl.
Grundeinlösung . . . . .	1,810.576 „	127.424 „	100.646 „	2,038.646 „
Unter- und Brückenbau . . . . .	6,620.476 „	519.737 „	269.780 „	7,409.993 „
Oberbau . . . . .	8,454.160 „	279.703 „	393.156 „	9,127.019 „
Gebäude . . . . .	2,289.407 „	42.466 „	147.670 „	2,479.543 „
Bau-Regie u. Administration	369.763 „	9.369 „	10.615 „	389.747 „
Summe .	19,680.664 fl.	993.556 fl.	931.812 fl.	21,606.032 fl.

Nach Procenten berechnet ergeben sich

	Hauptbahn	Marchegger Stockerauer Flügel		Ueberhaupt
für Vorauslagen und Tracirung	0·7	1·5	1·1	1·1
„ Grundeinlösung . . . . .	9·2	12·8	10·8	10·9
„ Unter- und Brückenbau . . . . .	33·7	52·3	29·0	38·3
„ Oberbau . . . . .	42·9	28·2	42·2	37·8
„ Gebäude . . . . .	11·6	4·3	15·8	10·6
„ Bau-Regie u. Administration	1·9	0·9	1·1	1·3

Die Baukosten für die Meile belaufen sich bei der Hauptbahn auf 393.613 fl., bei dem Stockerauer Flügel auf 310.604 fl., bei dem Marchegger auf 397.422 fl. und im Durchschnitte auf 396.441 fl.

Die Einrichtungskosten umfassten zu Ende 1850:

	Hauptbahn	Marchegger Stockerauer Flügel		Zusammen
Die Vorauslagen f. d. Bahnbetrieb	122.358 fl.	1.834 fl.	1.883 fl.	126.075 fl.
„ Fahrnisse, Geräte u. Werkz.	287.210 „	3.916 „	5.944 „	297.070 „
„ Einrichtung der Werkstätten	785.284 „	— „	— „	785.284 „
„ Dampf- und Transportwagen	4,042.558 „	396.500 „	150.000 „	4,589.058 „
Summe .	5,237.410 fl.	402.250 fl.	157.827 fl.	5,797.487 fl.

Diese Auslagen vertheilen sich nach Procenten berechnet in folgender Weise:

	Hauptbahn	Marchegger Stockerauer Flügel		Ueberhaupt
Vorauslagen für den Bahnbetrieb . . . . .	2·3	0·5	1·2	1·3
Fahrnisse, Geräte und Werkzeuge . . . . .	5·5	0·9	3·8	3·4
Einrichtung der Werkstätten . . . . .	15·0	—	—	5·0
Dampf- u. Transportwagen . . . . .	77·2	98·6	95·0	90·3

Ueberhaupt nahmen die Baukosten 78·9% und die Einrichtungskosten 21·1% in Anspruch. Zu diesen Auslagen müssen noch die aus dem Baufonde während des Baues der Bahn bezahlten Zinsen mit 1,752.679 fl., woran die Hauptbahn mit 1,604.978 fl., der Marchegger Flügel mit 80.839 fl. und der Stockerauer mit 66.862 fl. Theil nimmt, dann die zur Schuldentilgung hinterlegten Beträge mit 3.114 fl. gerechnet werden; so dass sich die Gesamtauslagen der Nordbahn auf 29,159.312 fl. erhöhen, wovon 26,526.166 fl. (91·0%) auf die Hauptbahn, 1,476.645 fl. (5·1%) auf den Marchegger und 1,156.501 fl. (3·9%) auf den Stockerauer Flügel kommen.

Der obige Betrag fand seine Bedeckung

durch das ursprüngliche Actien-Capital von . . . . .	14,000.000 fl.
„ die Actien-Zuschusszahlung mit . . . . .	3,525.000 „
„ das Anlehen vom Jahre 1841 mit . . . . .	1,400.000 „
„ „ „ „ „ 1844 „ . . . . .	1,050.000 „
„ „ „ „ „ 1847 „ . . . . .	5,600.000 „
„ „ „ „ „ 1850 Theilbetrag mit	413.500 „
„ Tratten bis zur vollständigen Ausgabe der Obligationen von der Anleihe vom Jahre 1850 . . .	3,015.000 „
„ Wechsel . . . . .	444.758 „
Zusammen . . . . .	29,448.258 fl.

Ausserdem besass die Gesellschaft zu Ende 1850 an Casse-Barschaft in den Haupt-Cassen 688.198 fl., an disponiblen Verlagsgeldern in den Stations-Cassen 9.440 fl., an Depositen in Effecten 2.424 fl., an Effecten für die zwei Reservefonde A und B mit 63.375 fl., den Tilgungsfond mit 148.200 fl., den Assecuranzfond mit 11.700 fl., den Pensionsfond mit 200.000 fl. und an Material-Vorräthen den Werth von 797.130 fl. Dazu kommen von der Administration der nördlichen Staatsbahn die noch nicht abgerechneten Betriebskosten mit 13.092 fl., der an die bestandene ungrische Centralbahn unverzinsliche dargeliehene Betrag von 206.500 fl. nach Abschlag der bereits eingezahlten ersten Rate und endlich verschiedene Forderungen von Privaten im Betrage von 902.792 fl. Dagegen hatte die Unternehmung ausser den bereits erwähnten Anlehen (8,463.500 fl.) und Tratten (3,015.000 fl.), für noch nicht behobene Dividenden 374.783 fl., für noch nicht berichtigte Zinsen 37.735 fl., für bei Verfallzeit einzulösende Wechsel 444.758 fl. und für noch unberichtigte Buchschulden 1,312.406 fl. zu zahlen.

Die Unternehmung war zu Ende 1850 im Besitze von 96 Locomotiven, wovon 88 für den Dienst auf der Hauptbahn und je 4 für die beiden Flügelbahnen nach Marchegg und Stockerau bestimmt waren. Diese Locomotive besitzen 4.285 Pferdekraft, u. z.:

3 je 25 Pferdekraft	10 je 45 Pferdekraft
20 „ 30 „	15 „ 50 „
13 „ 35 „	21 „ 55 „
2 „ 40 „	12 „ 60 „

Von diesen Locomotiven waren 25 in der Wien-Gloggnitzer Maschinenfabrik verfertigt, 25 von J. Cockerill in Seraing, 11 von Turner Evans in Newton, 8 von R. Stephenson in Newcastle, 7 in der Wr.-Neustädter Maschinenfabrik, 4 von Norris in Philadelphia, 4 von Sharps Roberts u. Comp. in Manchester, 3 von W. Norris in Wien, 2 von E. Kessler in Carlsruhe, 2 von Nasmyts Gaskelly in Manchester, 1 in der eigenen Werkstätte, 1 von G. J. Rennie in London, 1 von Longridke Starbuck u. Comp. in Newcastle, 1 von Taylor u. Comp. in Washington, und 1 von Baldwin in Philadelphia.

Die im Jahre 1850 in Verwendung gestandenen 90 Locomotive legten in 24.944 Fahrten 181.172 Meilen zurück, u. z.:

7 mehr als 100 Meilen	9 mehr als 2500 Meilen
13 „ „ 500 „	6 „ „ 3000 „
12 „ „ 1000 „	4 „ „ 3500 „
16 „ „ 1500 „	2 „ „ 4000 „
21 „ „ 2000 „	

Die Fahrten theilen sich ab

in 11.911 Personen-Fahrten . . . .	mit 83.442 Meilen
„ 12.078 Last- und gemischte Fahrten „	94.367 „
„ 955 Reserve- und Probe- „ „	3.363 „

Ausserdem wurden mit den Maschinen der nördlichen und südöstlichen Staatsbahn 17.883 Meilen (13.577 Meilen bei den Personenfahrten, 3.657 Meilen bei den Last- und gemischten Fahrten, und 649 Meilen bei den Reserve- und Probefahrten) zurückgelegt.

Die Anzahl der Fahrten und der hierbei zurückgelegten Meilen vertheilt sich in folgender Art:

	Fahrten	Meilen
Hauptbahn	20.571	164.160
Stockerauer Flügel	2.929	9.929
Marchegger „	1.444	7.083
Zusammen . . .	24.944	181.172

Hierbei wurden für Locomotiv- und Reserve-Heizungen, dann für Vorwärmen des Wassers an Brennstoff verbraucht: 633 Centner Schwarzkohlen, 7.090 Centner Braunkohlen, 40.829 Centner Cokes, und 52.467 Klafter 30zolliges Brennholz, wofür eine Gesamtauslage von 336.896 fl. erscheint. Werden Kohlen und Cokes auf Holz reducirt, wobei 10 Centner Steinkohlen oder Cokes und 15 Centner Braunkohlen gleich einer Klafter 30zolliges Brennholz angenommen werden, so ergibt sich als Verbrauch an Brennstoff im Ganzen 57.084 Klafter, welche sich auf die Fahrtmeile mit 0.315 Klafter zu einem Aufwande von 1 fl. 51 kr. vertheilen.

Die Kohlen- und Cokes-Heizung der Locomotive gewinnt auf der Nordbahn von Jahr zu Jahr mehr an Ausdehnung, und wird namentlich bei den Lastzugmaschinen auf den Strecken zwischen Lundenburg, Prerau und Oderberg in Anwendung gebracht. Zur Beheizung der Amtlocalitäten und Bahnwächterhäuser und für verschiedene andere Zwecke wurden 848 Centner Steinkohlen, 209 Ctr. Cokes und 2.135 Klafter Brennholz im Werthe von 13.401 fl. verbraucht.

Die Zuförderungskosten (mit Ausschluss jener für Brennmaterialie) stellten sich im Jahre 1850 auf 673.862 fl. (wovon 633.145 fl. auf die Hauptbahn, 33.728 fl. auf den Stockerauer und 6.989 fl. auf den Marchegger Flügel entfallen) und umfassten:

Die Gehalte des Verwaltungs-Personales der Werkstätten	16.651 fl.
„ „ der Maschinenführer . . . . .	36.982 „
„ Löhnungen der Wagenputzer, Handlanger . . . . .	58.035 „
„ „ Heizer, Tenderwache etc. . . . .	73.744 „
„ „ „ Wasserschöpfer . . . . .	39.606 „

Die Zehrgelder, Equipirungs- und andere Anschaffungs-	
Kosten . . . . .	11.704 fl.
„ Auslagen für Erhaltung der Locomotive, Tender und	
Transportwagen . . . . .	379.317 „
„ Auslagen für 1.050 Centner Baumöl, 361 Ctr. Wa-	
genschmiere, 292 Ctr. Unschlitt, 67 Ctr. Seife, 844	
Ctr. Werg und 10 Ctr. Ausbundschiere . . . . .	57.823 „
Zusammen . . . . .	<u>673.862 fl.</u>

Im Ganzen beliefen sich die Zugförderungskosten auf 3 fl. 43 kr. (gegen 3 fl. 54 kr. im Vorjahre) für die Fahrtmeile.

Die Wagenburg der Nordbahn erhöhte sich bis Ende December 1850 auf folgenden Stand:

1 Hofwagen, 3 Salonwagen, 247 Personenwagen (worunter 25 für die Stockerauer und 47 für die Marchegger Bahn) und 1.646 verschiedene Lastwagen (worunter 20 für die Stockerauer und 120 für die Marchegger Bahn), welche im Ganzen 2,632.391 fl. in Anspruch nahmen.

Die Auslagen, welche die Erhaltung der Bahn erforderte, beliefen sich:

bei dem Unterbaue auf . . . . .	99.163 fl.
„ „ Oberbaue „ . . . . .	313.334 „
„ den Gebäuden „ . . . . .	76.976 „
Summe . . . . .	<u>489.473 fl.</u>

woran die Hauptbahn mit 457.273 fl., der Stockerauer Flügel mit 14.087 fl. und der Marchegger mit 16.859 fl. und der Annaberger mit 1.254 fl. theilhaftig ist. Die bedeutende Auslage für Erhaltung des Oberbaues ward durch die im Jahre 1850 vorgenommenen Schienen-Auswechslungen grösstentheils veranlasst, indem in dem genannten Jahre verwendet wurden

für 40.418 harte und 1.657 weiche Sleepers . . . . .	45.994 fl.
„ 10.312 Rails von 10 bis 18 Fuss . . . . .	177.230 „
„ 110 Flachschienen . . . . .	495 „
„ 41.188 einfache Chairs . . . . .	22.653 „
„ 21.699 doppelte Chairs . . . . .	17.359 „
„ 3.118 Ausweich- und Uebersetzungs-Chairs . . . . .	4.991 „
„ 50.042 einfache und doppelte Keile . . . . .	6.045 „
„ 90.924 Chairs-Nägeln . . . . .	5.304 „
„ Drehscheiben-Bestandtheile, Ausweichständer etc. . . . .	4.863 „
„ Railsstücke . . . . .	1.053 „
Summe . . . . .	<u>285.987 fl.</u>

welche sich nach Abschlag von . . . . . 121.224 „

für das durch Auswechslung und Reparatur zurückgewonnene Materiale auf . . . . . 164.763 fl. vermindert.

Zu den Bahnerhaltungs-Auslagen sind noch die Assecuranz-Prämie von dem Baukostenbetrage der Gebäude mit 5.904 fl., der für das Jahr 1850 entfallende

Theilbetrag für den Bau der beiden Donaubrücken mit 17.808 fl. und für die im Jahre 1847 neu hergestellten 15 Brücken über die March, Thaya und Beczwa, mit 11.206 fl. und endlich die in Folge von Elementarereignissen veranlassten ausserordentlichen Erhaltungskosten mit 3.570 fl. zu rechnen, wornach sich deren Gesamtsumme auf 527.961 fl. erhöht, welche sich auf die Fahrtmeile mit 2 fl. 54-8 kr. (gegen 2 fl. 38 kr. im Vorjahre) vertheilen.

Der Betrieb der Nordbahn umfasste im Jahre 1850 1,096.668 Personen, 291.535 Mann Militärtransporte, 5,659.111 Ctr. verschiedene Frachten, wozu noch die für eigene Regie transportirten Betriebsmaterialien im Gewichte von 714.412 Ctr. zu rechnen sind.

Seit dem Betriebe der Bahn wurden im Ganzen 8,034.916 Personen befördert, und zwar:

1838 . . .	190.642	1845 . . .	659.247
1839 . . .	273.055	1846 . . .	740.292
1840 . . .	225.187	1847 . . .	732.178
1841 . . .	393.471	1848 . . .	735.452
1842 . . .	622.665	1849 . . .	744.397
1843 . . .	661.220	1850 . . .	1,388.203
1844 . . .	668.907	Summe . . .	8,034.916

Unter den im letzteren Jahre Beförderten führen mit Ausschluss der Militärtransporte auf der Hauptbahn . . . . . 635.770 Personen  
 „ „ Stockerauer Bahn . . . . . 338.700 „  
 „ „ Marchegger „ . . . . . 122.198 „

Nach den einzelnen Monaten gereiht vertheilt sich die Reisenden in folgender Art:

Monate	Hauptbahn sammt dem Marchegger Flügel	Stockerauer Bahn	Zusammen	Percent
Januar . . . . .	36.834	19.874	56.708	5.2
Februar . . . . .	45.316	20.995	66.311	6.0
März . . . . .	49.733	25.404	75.137	6.9
April . . . . .	64.171	26.332	90.503	8.2
Mai . . . . .	70.803	36.706	107.509	9.8
Juni . . . . .	70.231	29.175	99.406	9.1
Juli . . . . .	72.554	28.508	101.062	9.2
August . . . . .	79.208	32.793	112.001	10.2
September . . . . .	75.786	31.814	107.600	9.8
October . . . . .	72.091	31.316	103.407	9.4
November . . . . .	61.107	27.550	88.657	8.1
December . . . . .	60.134	28.233	88.367	8.1
Summe . . . . .	757.968	338.700	1,096.668	100.0

Aus diesen Verhältnissen ersieht man, dass die Nordbahn zunächst eine dem Verkehre gewidmete Bahn sei, da die Jahreszeit einen minder fühlbaren Einfluss auf die Bewegung der Reisenden nimmt. Diese Bestimmung der Bahn lässt sich zugleich aus der Vertheilung der Reisenden nach den einzelnen Wagenklassen erkennen; denn es führen



	auf der Hauptbahn	auf der Stockerauer Bahn	auf der Marchegger Bahn	Zusammen
in Wagen der 1. Classe . . . . .	40.349	2.558	6.456	49.363
" " " 2. " . . . . .	149.002	40.382	40.872	230.256
" " " 3. " . . . . .	391.211	168.013	72.605	631.829
" " " 4. " . . . . .	55.208	127.747	2.265	185.220

Die einzelnen Stationen reihen sich bezüglich der Aufnahme von mehr als 5.000

Reisenden in folgender Weise:

Wien . . . . . mit 322.056 Personen	Göding . . . . . mit 11.675 Personen
Olmütz . . . . . " 129.036 "	Hradisch . . . . . " 10.446 "
Stockerau . . . . . " 115.608 "	Bisenz . . . . . " 10.055 "
Brünn . . . . . " 83.445 "	Hohenau . . . . . " 9.241 "
Neudorf . . . . . " 70.144 "	Wagram . . . . . " 7.996 "
Korneuburg . . . . . " 44.565 "	Ostrau . . . . . " 7.906 "
Floridsdorf . . . . . " 44.530 "	Jedlersee . . . . . " 7.484 "
Gänserndorf . . . . . " 34.471 "	Leipnik . . . . . " 7.440 "
Lundenburg . . . . . " 27.829 "	Durakrut . . . . . " 6.898 "
Oderberg . . . . . " 22.630 "	Napagedl . . . . . " 6.078 "
Prerau . . . . . " 21.059 "	Weisskirehen " 5.545 "
Lang-Enzersdorf " 16.354 "	Branowitz . . . . . " 5.435 "
Hullein . . . . . " 12.500 "	Zauchtl . . . . . " 5.194 "

Hieraus ergibt sich, dass die Endpunkte der Bahn den lebhaftesten Verkehr unterhalten, welcher sich noch deutlicher darstellt, wenn man den Verkehr der Hauptstationen unter einander betrachtet. Es benützten die Bahn

von Wien nach Stockerau . . . . . 96.007 Personen

" Stockerau nach Wien . . . . . 98.283 " 194.290 Personen

" Wien nach Olmütz . . . . . 12.520 "

" Olmütz nach Wien . . . . . 85.166 " 97.686 "

" Wien " Neudorf . . . . . 32.911 "

" Neudorf " Wien . . . . . 52.313 " 85.224 "

" Wien " Brünn . . . . . 32.413 "

" Brünn " Wien . . . . . 39.074 " 71.487 "

" Wien " Korneuburg . . . . . 26.086 "

" Korneuburg nach Wien . . . . . 31.907 " 57.993 "

" Wien nach Lang-Enzersdorf . . . . . 9.082 "

" Lang-Enzersdorf nach Wien . . . . . 11.642 " 21.724 "

" Wien nach Lundenburg . . . . . 11.448 "

" Lundenburg nach Wien . . . . . 8.950 " 20.398 "

" Wien nach Floridsdorf . . . . . 13.499 "

" Floridsdorf nach Wien . . . . . 6.119 " 19.618 "

" Wien nach Gänserndorf . . . . . 10.176 "

" Gänserndorf nach Wien . . . . . 7.622 " 17.798 "

" Wien nach Oderberg . . . . . 8.882 "

" Oderberg nach Wien . . . . . 8.656 " 17.538 "

" Wien nach Hohenau . . . . . 5.264 "

" Hohenau nach Wien . . . . . 5.073 " 10.337 "

Ausserdem fuhren mehr als 10.000 Personen

zwischen Neudorf	und Gänserndorf . . . . .	24.356 Personen
„ Stockerau	„ Korneuburg . . . . .	16.827 „
„ Floridsdorf	„ Brunn . . . . .	13.886 „
„ „	„ Stockerau . . . . .	12.488 „
„ Olmütz	„ Hullein . . . . .	11.008 „
„ Gänserndorf	„ Brunn . . . . .	10.758 „
„ Olmütz	„ Prerau . . . . .	10.461 „

Sämmtliche beförderte Reisende legten im Ganzen 11,341.400 Meilen zurück, wovon entfallen

auf die Hauptbahn . . . . .	9,803.200 Meilen
„ „ Stockerauer Bahn . . . . .	817.900 „
„ „ Marchegger „ . . . . .	720.300 „

Die Personenbeförderung gewährte eine Einnahme von 1,469.770 fl., welche sich auf jeden Einzelnen mit 1 fl. 20·4 kr. vertheilen. Von dieser Einnahme kommt

	überhaupt	auf die Person
auf die Hauptbahn . . . . .	1,202.011 fl.	1 fl. 53·4 kr.
„ „ Stockerauer Bahn . . . . .	136.102 „	— 24·1 „
„ „ Marchegger „ . . . . .	131.657 „	1 fl. 4·5 „

Da jede Person die Bahn durchschnittlich auf 10·3 Meilen (15·4 Meilen auf der Hauptbahn, 2·4 Meilen auf der Stockerauer und 5·9 Meilen auf der Marchegger Bahn) benützte, so entfällt für die Meile eine Zahlung von 7·8 kr. (7·4 kr. auf der Hauptbahn, 10 kr. auf der Stockerauer und 10·9 kr. auf der Marchegger Bahn).

Zu den erwähnten Einnahmen aus der Personenbeförderung müssen noch jene für Militärtransporte mit 358.925 fl. und für die mit den Personenfahrten beförderten Gepäcke und Eilgüter mit 213.118 fl., dann für Postbeförderungen und Separatzüge mit 14.250 fl. gerechnet werden, womit sich die Gesamteinnahme des Personentransportes auf 2,056.063 fl. erhebt. An dieser Summe nimmt die Hauptbahn mit 1,714.315 fl., die Stockerauer mit 152.485 fl. und die Marchegger Bahn mit 189.263 fl. Theil.

Der Waarentransport auf der Nordbahn umfasste seit 1840 im Ganzen 29,263.497 Ctr., welche sich auf die einzelnen Jahre in folgender Weise vertheilen:

1840 . . . . .	534.237 Ctr.	1846 . . . . .	3,194.438 Ctr.
1841 . . . . .	1,032.846 „	1847 . . . . .	3,738.455 „
1842 . . . . .	1,486.594 „	1848 . . . . .	3,497.361 „
1843 . . . . .	1,800.419 „	1849 . . . . .	4,105.485 „
1844 . . . . .	2,027.718 „	1850 . . . . .	5,659.111 „
1845 . . . . .	2,186.833 „	Summe . . . . .	29,263.497 Ctr.

Von der in letzterem Jahre verfrachteten Gütermenge wurden transportirt:

auf der Hauptbahn . . . . .	5,511.737 Ctr.
„ „ Stockerauer Bahn . . . . .	147.374 „
Summe . . . . .	5,659.111 Ctr.

Diese Frachtmenge vertheilt sich nach den einzelnen Monaten folgendermassen:

Monate	Hauptbahn	Stockerauer Bahn	Zusammen	Percent
Januar . . . . .	349.444	16.244	365.688	6.4
Februar . . . . .	446.721	16.440	463.161	8.2
März . . . . .	486.679	12.551	499.230	9.0
April . . . . .	411.162	12.925	424.087	7.4
Mai . . . . .	441.951	10.815	452.766	8.0
Juni . . . . .	432.496	12.736	445.232	7.9
Juli . . . . .	453.838	13.014	466.852	8.2
August . . . . .	443.598	13.039	456.637	8.1
September . . . . .	468.281	10.242	478.523	8.4
October . . . . .	577.557	12.332	589.889	10.4
November . . . . .	391.391	8.294	399.685	7.1
December . . . . .	608.619	8.742	617.361	10.9
Summe . . . . .	5,511.737	147.374	5,659.111	100.0

Auf der Marchegger Bahn hat im Jahre 1850 noch kein Waarentransport stattgefunden.

Die einzelnen Stationen stellen sich bezüglich der Aufnahme der Güter in folgende Reihe:

Wien . . . . .	1,176.680 Ctr.	Hullein . . . . .	61.080 Ctr.
Brünn . . . . .	774.133 "	Prerau . . . . .	59.426 "
Hruschau . . . . .	578.486 "	Weisskirchen . . . . .	58.418 "
Olmütz . . . . .	487.360 "	Hohenau . . . . .	45.269 "
Floridsdorf . . . . .	396.518 "	Dürnkrot . . . . .	41.440 "
Göding . . . . .	262.621 "	Zauchtl . . . . .	38.542 "
Lundenburg . . . . .	261.893 "	Schönbrunn . . . . .	32.017 "
Oderberg . . . . .	214.583 "	Gänsersdorf . . . . .	31.592 "
Leipnik . . . . .	201.922 "	Saitz . . . . .	28.456 "
Bisenz . . . . .	128.170 "	Napagedl . . . . .	23.429 "
Ostrau . . . . .	126.550 "	Neudorf . . . . .	23.382 "
Raigern . . . . .	90.220 "	Brodek . . . . .	19.215 "
Hradisch . . . . .	85.391 "	Stauding . . . . .	16.180 "
Angern . . . . .	84.141 "	Wagram . . . . .	14.322 "
Branowitz . . . . .	79.929 "	Pohl . . . . .	11.062 "
Stockerau . . . . .	77.088 "		

Die Bewegung des Frachtenverkehrs und dessen Vertheilung auf die einzelnen Linien ist eine wesentlich verschiedene von jener des Personenverkehrs.

Diese Verschiedenheit besteht namentlich darin, dass ein grösserer Theil der Waaren die Bahnlinien von einem Endpunkte zum anderen durchläuft, als dies bei dem Personenverkehre der Fall ist;

denn es entfallen auf den Frachtenverkehr:

von Wien nach Brünn . . . . .	551.668 Ctr.		
„ Brünn „ Wien . . . . .	496.426 „	1,048.094 Ctr.	
„ Wien „ Hruschau . . . . .	8.491		
„ Hruschau nach Wien . . . . .	344.809 „	353.300 „	



von Wien nach Olmütz . . . . .	107.197	Ctr.	
„ Olmütz „ Wien . . . . .	118.490	„	225.687 Ctr.
„ Wien „ Oderberg . . . . .	100.868	„	
„ Oderberg nach Wien . . . . .	162.387	„	263.255 „
„ Wien nach Leipnik . . . . .	106.276	„	
„ Leipnik „ Wien . . . . .	91.142	„	197.418 „
„ Wien „ Lundenburg . . . . .	49.254	„	
„ Lundenburg nach Wien . . . . .	105.030	„	154.284 „
„ Wien nach Bisenz . . . . .	9.729	„	
„ Bisenz „ Wien . . . . .	79.853	„	89.582 „
„ Wien „ Stockerau . . . . .	36.780	„	
„ Stockerau nach Wien . . . . .	41.312	„	78.092 „
„ Wien nach Angern . . . . .	1.295	„	
„ Angern „ Wien . . . . .	71.176	„	72.471 „
„ Wien „ Göding . . . . .	19.253	„	
„ Göding „ Wien . . . . .	46.564	„	65.817 „
„ Wien „ Ostrau . . . . .	29.376	„	
„ Ostrau „ Wien . . . . .	35.787	„	65.163 „
„ Wien „ Raigern . . . . .	1.518	„	
„ Raigern „ Wien . . . . .	60.381	„	61.899 „
„ Wien „ Branowitz . . . . .	5.783	„	
„ Branowitz nach Wien . . . . .	44.157	„	49.940 „
„ Wien nach Zauchtl . . . . .	24.339	„	
„ Zauchtl „ Wien . . . . .	16.525	„	40.864 „
„ Wien „ Prerau . . . . .	4.123	„	
„ Prerau „ Wien . . . . .	29.576	„	33.699 „
„ Wien „ Gänserndorf . . . . .	23.936	„	
„ Gänserndorf nach Wien . . . . .	9.261	„	33.197 „
„ Wien nach Saitz . . . . .	9.249	„	
„ Saitz „ Wien . . . . .	21.679	„	30.928 „
„ Wien nach Hullein . . . . .	10.538	„	
„ Hullein „ Wien . . . . .	19.577	„	30.115 „

Ausserdem wurden befördert:

zwischen Wien und Hradisch . . . . .	26.385	Ctr.
„ „ „ Hohenau . . . . .	25.915	„
„ „ „ Dürnkrot . . . . .	21.477	„
„ „ „ Brodek . . . . .	21.714	„
„ „ „ Schönbrunn . . . . .	19.127	„
„ „ „ Stauding . . . . .	15.891	„
„ „ „ Neudorf . . . . .	15.057	„
„ „ „ Napagedl . . . . .	14.817	„
„ „ „ Pohl . . . . .	10.615	„
„ „ „ Floridsdorf . . . . .	11.361	„
„ „ „ Weisskirchen . . . . .	9.813	„
„ „ „ Korneuburg . . . . .	5.119	„
„ „ „ Wagram . . . . .	2.367	„

Der Frachtenverkehr von Wien umfasste im Ganzen 3,310.910 Ctr., wovon 1,137.317 Ctr. von Wien abgegangen und 2,173.593 Ctr. daselbst angekommen sind. Nach den Waaren-Kategorien theilt sich diese Frachtmenge ab:

Waarengattung	Abgesendet	Angekommen
	von	in
	W i e n	
	C e n t n e r	
in Getreide . . . . .	5.846	754.763
„ andere Gewächse . . . . .	11.813	74.453
„ Holz, Holzkohlen, Rinde und Asche . . . . .	2.949	53.465
„ Kalk, Gyps, Kreide, Erde, Ziegel, Erdfarben . . . . .	7.675	9.589
„ Metalle und Metallwaaren . . . . .	22.341	257.766
„ Steine, Platten, Sand . . . . .	2.812	14.260
„ Steinkohlen . . . . .	42	569.220
„ Pottasche, Soda . . . . .	16.150	607
„ Fett, Unschlitt, Thran . . . . .	9.970	7.922
„ Wolle und Abfälle . . . . .	8.249	13.119
„ verschiedene Naturproducte . . . . .	13.252	28.833
„ Fabricate . . . . .	27.626	46.370
„ Mehl . . . . .	128.462	39.595
„ Schlacht- und Stechvieh . . . . .	94.372	62.345
„ verschiedene Victualien . . . . .	4.570	23.156
„ Getränke . . . . .	23.343	4.150
„ Colonial-, Material- und Spezereiwaaren . . . . .	162.185	58.056
„ Leinenwaaren . . . . .	119	18.168
„ Baumwollwaaren . . . . .	65.042	34.046
„ Schafwollwaaren . . . . .	3.846	39.425
„ Tuch . . . . .	1.841	16.220
„ Garne . . . . .	54.864	2.038
„ verschiedene Manufactur-, Putz- und Schnittwaaren . . . . .	5.987	404
„ Kunst- und Galanteriewaaren . . . . .	892	52
„ verschiedene Waaren . . . . .	820	6.712
„ Militärgüter . . . . .	237.041	25.793
Summe . . . . .	912.109	2,160.527
wozu noch zu rechnen sind das Gewicht der beförderten Wagen und Pferde . . . . . mit	2.961	8.912
und die Retourfrachten . . . . . „	222.247	4.154
Hauptsumme . . . . .	1,137.317	2,173.593

Die in den einzelnen Stationen der Bahn zur Beförderung aufgegebenen Güter können auch nach der Richtung betrachtet werden, in welcher sie die Bahn benützen, ob in der Richtung von Wien nach Stockerau, Brünn, Olmütz und Leipnik oder in umgekehrter Richtung. Hierbei ist zu bemerken, dass jene Güter, welche von Brünn nach Olmütz und Leipnik, von Olmütz nach Brünn und Leipnik oder von Leipnik nach Olmütz und Brünn versendet werden, zu jenen zu zählen sind, welche in der Richtung von Wien nach den übrigen Endpunkten der Bahn befördert werden. In dieser Beziehung ergeben sich nachstehende Zahlen:

Waarengattungen	Versendet in der Richtung	
	von Wien gegen Stockerau, Brünn, Olmütz u. Oderberg	von Stockerau, Brünn, Olmütz und Oderberg gegen Wien
	C e n t n e r	
Getreide . . . . .	72.100	972.549
Verschiedene Gewächse . . . . .	96.363	78.434
Holz, Holzkohlen . . . . .	145.660	61.269
Erde, Kalk, Gyps, Kreide, Ziegel, Erdfarben . . . . .	9.612	12.353
Metalle und Metallwaaren . . . . .	45.662	368.691
Steine, Platten, Sand . . . . .	37.935	18.613
Steinkohlen . . . . .	132.360	754.215
Salz . . . . .	113.459	480.632
Verschiedene Naturproducte . . . . .	94.443	67.353
Fabrikate . . . . .	46.578	115.600
Mehl . . . . .	264.311	42.580
Schlacht- und Stechvieh . . . . .	86.760	74.212
Verschiedene Viehtualien . . . . .	15.623	27.263
Getränke . . . . .	73.374	5.460
Colonial-, Material- und Spezereiwaaren . . . . .	241.602	94.573
Leinwaaren . . . . .	28.764	18.432
Baumwollwaaren . . . . .	116.522	36.112
Schafwollwaaren . . . . .	9.550	46.220
Tuch . . . . .	7.565	22.137
Garne . . . . .	36.631	2.411
Verschiedene Manufactur-, Putz- und Schnittwaaren . . . . .	24.101	492
Kunst- und Galanteriewaaren . . . . .	1.234	110
Militärgüter . . . . .	193.239	27.793
Verschiedene Waaren . . . . .	112.675	6.882
Gewicht der beförderten Wagen . . . . .	6.435	5.832
"    "    Pferde . . . . .	3.250	4.840
Retour-Frachten . . . . .	294.581	4.680
Summe . . . . .	2,310.371	3,348.740

An dem Waarenverkehre nahmen ausser Wien den hauptsächlichsten Antheil: Floridsdorf-Brünn mit 238.100 Ctr., Olmütz-Ostrau mit 133.700 Ctr., Gänserndorf-Hruschau mit 129.300 Ctr., Dürnkrot Göding mit 120.900 Ctr., Floridsdorf-Olmütz mit 115.900 Ctr., Floridsdorf-Lundenburg mit 111.700 Ctr., Olmütz-Oderberg mit 93.900 Ctr., Olmütz-Leipnik mit 82.500 Ctr., Olmütz-Hruschau mit 81.500 Ctr., Olmütz-Hradisch mit 62.200 Ctr., Floridsdorf-Stockerau mit 57.800 Ctr., Lundenburg-Brünn mit 48.000 Ctr., Olmütz-Weiskirchen mit 45.500 Ctr., Gänserndorf-Brünn mit 41.300 Ctr., Olmütz-Göding mit 39.500 Ctr., Brünn-Göding mit 35.700 Ctr., Brünn-Leipnik mit 33.900 Ctr., Brünn-Branowitz mit 25.600 Ctr., Olmütz-Hullein mit 25.500 Ctr., Brünn-Oderberg mit 23.700 Ctr., Brünn-Ostrau mit 23.100 Ctr., Lundenburg-Wagram mit 20.100 Ctr., Prerau-Hruschau mit 19.800 Ctr., Olmütz-Schönbrunn mit 19.800 Ctr., Gänserndorf-Olmütz mit 19.200 Ctr., Brünn-Hradisch mit 18.800 Ctr., Floridsdorf-Leipnik mit 17.000 Ctr., Olmütz-Bisenz mit 16.200 Ctr., Floridsdorf-Hohenau mit 15.900 Ctr., Floridsdorf-Gänserndorf mit 15.100 Ctr., Brünn-Angern mit 14.200 Ctr., Olmütz-Napagedl mit 13.100 Ctr., Leipnik-Göding mit 13.700 Ctr., Lundenburg-Göding mit 12.700 Ctr., Gänserndorf-Hradisch mit 12.300 Ctr., Dürnkrot-Bisenz mit 12.300 Ctr., Gänserndorf-Oderberg mit 11.700 Ctr., Gänserndorf-Lundenburg mit 11.600 Ctr., Floridsdorf-Göding mit 11.300 Ctr., Olmütz-Prerau mit 11.300 Ctr., Neudorf-Dürnkrot mit 11.100 Ctr., Olmütz-Zauchtl mit 10.600 Ctr., Floridsdorf-Angern mit 10.400 Ctr., und Lundenburg-Leipnik mit 10.100 Ctr.

Für den Transport der 5,659.111 Ctr. beförderten Frachten wurden im Ganzen 2,338.658 fl. eingenommen, wovon 13.604 fl. auf die Stockerauer Bahn entfallen. Im Durchschnitte zahlte jeder Ctr. 24·8 kr. Fracht (25·3 kr. auf der Hauptbahn und 5·5 kr. auf der Stockerauer Flügelbahn), und da dieser die Bahn durchschnittlich auf 19 Meilen benützte, für die Meile 1·3 Kreuzer (1·3 kr. auf der Hauptbahn und 2·2 kr. auf der Stockerauer Bahn). Die sonstigen Einnahmen des Waarentransportes betreffen jene für Militärgüter-Transporte mit 35.679 fl., die Waggelder und Lagerzinse mit 31.269 fl., mit deren Zurechnung sich die Betriebs-Einnahme auf 2,405.606 fl. erhöht. Hiervon sind jedoch die Provisionen, welche jenen Speditoren gezahlt werden, die auf der Nordbahn über 30.000 Ctr. und auf der Nordbahn in Verbindung mit der nördlichen Staatsbahn über 10.000 Ctr. zur Verfrachtung aufgeben, mit 77.472 fl. abzurechnen, wornach nur 2,328.133 fl. übrig bleiben. Der Betrieb auf der Annaberger Flügelbahn wird von der Gesellschaft der Friedrich Wilhelmsbahn besorgt, welche für die Personenbeförderung 4.840 fl. eingenommen hatte.

Die übrigen Einnahmen der Nordbahn betreffen die Miethzinse mit 11.370 fl. (wovon 129 fl. auf die Stockerauer Bahn kommen), die Grundzinse mit 1.426 fl., der Reinertrag der Bespannung in Brünn mit 407 fl., das Erträgniss der verpachteten Omnibuswagen in Wien mit 537 fl., das Erträgniss des Speditionsgeschäftes in Oderberg mit 8.548 fl., den Betrag für Mitbenützung des Oderberger Stationsplatzes von Seite der Fr. Wilhelmsbahn mit 1.800 fl., die 3% Provision von der Brutto-Einnahme auf der nördlichen Staatsbahn vom 1. Januar bis 30. April 1850 mit 14.985 fl., die Zinsen der 3% Centralcasse-Scheine und verschiedene Einnahmen mit 21.225 fl.

Die Gesamt-Einnahme der Nordbahn stieg somit auf 4,449.336 fl., wovon 4,078.667 fl. auf die Hauptbahn, 189.263 fl. auf die Stockerauer, 166.219 fl. auf die Marchegger und 15.187 fl. auf die Annaberger Flügelbahn kommen.

Die Betriebs-Auslagen wurden bereits erörtert, in sofern sie die Zugförderungskosten betreffen. Es erübrigt nur die Regie-Auslagen näher zu betrachten. Die Auslagen für technische Regie bestehen in Folgendem:

Besoldungen des General-Inspectorats, der Ingenieure und Assistenten . . . . .	83.169 fl.
Löhnungen der Bahnwächter . . . . .	55.202 „
„ „ Bahnwächter - Gehilfen, Stations- und Feuer-Wächter, Wasserschöpfer . . .	119.816 „
Equipirung der Bahnwächter . . . . .	5.215 „
Stempel und Taxen . . . . .	11.100 „
Beheizung und Beleuchtung . . . . .	58.277 „
Werthsverminderung des Mobilarstandes . . . . .	37.913 „
Auslagen für den Telegraphen-Dienst und Reparatur der Apparate . . . . .	21.394 „
Kleine Betriebs- und Kanzlei - Auslagen . . . . .	17.921 „
Summe . . . . .	410.007 fl.

wovon 388.912 fl. die Hauptbahn, 12.667 fl. die Stockerauer, 7.012 fl. die Marchegger und 1.416 fl. die Annaberger Flügelbahn betreffen.

Unter den Auslagen der Expediten und Magazine sind enthalten	
die Besoldung der Expeditoren, Kanzlisten, Conducteure und Packmeister . . . . .	95.436 fl.
„ „ der Magazineure und Gehilfen . . . . .	33.977 „
„ Löhnungen der Packer und Magazinsarbeiter . . . . .	115.612 „

die Lithographie- und Druckkosten . . . . .	9.070 fl.
„ Equipirung der Conducteure und Packer . . . . .	8.641 „
„ verschiedenen Auslagen . . . . .	31.346 „
Summe . . . . .	294.082 fl.

welche sich auf die Hauptbahn mit 282.253 fl., auf die Stockerauer mit 8.955 fl. und auf die Marchegger Flügelbahn mit 2.874 fl. vertheilen.

Die durch Elementar-Ereignisse veranlassten ausserordentlichen Betriebs-Auslagen beliefen sich auf 76.450 fl. (wovon 71.258 für die Hauptbahn, 284 fl. für den Stockerauer und 4.908 fl. für den Marchegger Flügel), die Regie der Central-Administration nahm 62.644 fl. in Anspruch, worunter 4.000 fl. als Beitrag zu dem Pensionsfonde der bei der Unternehmung Angestellten. Die Auslagen für die Erhaltung der Bahn zerfallen in jene:

für Erhaltung des Unterbaues . . . . .	99.163 fl.
„ „ „ Oberbaues . . . . .	313.334 „
„ Reparaturen der Gebäude . . . . .	76.976 „
Summe . . . . .	489.473 fl.

woran die Hauptbahn mit 475.273 fl., die Stockerauer mit 14.087 fl., die Marchegger mit 16.859 fl. und die Annaberger Flügelbahn mit 1.254 fl. Theil nimmt. Für die Erhaltung der Locomotive und Transportwagen werden jährlich 10 Percent der Anschaffungskosten bestimmt, welche 379.318 fl. (359.630 fl. für die Hauptbahn, 17.893 fl. für die Stockerauer und 1.785 fl. für die Marchegger Flügelbahn) betragen. Diese Summe wurde jedoch im Jahre 1850 nicht ganz ausgegeben, und es erübrigten im Ganzen 109.351 fl., welche in den Reserve-Fond A hinterlegt wurden, dessen Stand sich zu Ende 1850 auf 306.629 fl. belief. Für Erhaltung der Mobilien, Requisiten und Werkzeuge werden jährlich 12% der Anschaffungskosten bestimmt, welche im Jahre 1850 — 37.913 fl. betragen (37.057 fl. für die Hauptbahn, 713 fl. für die Stockerauer und 143 fl. für die Marchegger Bahn). Von dieser Summe wurden 12.361 fl. erübriget, welche dem Reserve-Fond B zu Gute kamen, dessen Stand zu Ende 1850 — 223.205 fl. war. Ferner hatte diese Unternehmung einen Ersatz von 7.911 fl. für die Zugförderungskosten auf der Annaberger Flügelbahn der Gesellschaft der Fr. Wilhelmsbahn vertragsmässig zu leisten, für die Benützung fremder Wagen eine Gebühr von 22.200 fl. zu entrichten und einen Zinsverlust von 10.325 fl. von dem der ungrischen Centralbahn überlassenen Vorschusse zu erleiden.

Die gesammte Betriebs-Auslage erhebt sich sonach auf 2,422.169 fl., woran die Hauptbahn mit 2,254.930 fl., die Stockerauer mit 93.267 fl., die Marchegger mit 63.091 fl. und die Annaberger Flügelbahn mit 10.881 fl. Theil nimmt.

Der bei Vergleichung der Betriebs-Einnahmen mit den Betriebs-Ausgaben sich darstellende Ueberschuss von 2,027.167 fl., wovon 1,851.419 fl. auf die Hauptbahn, 45.270 fl. auf die Stockerauer, 126.172 fl. auf die Marchegger und 4.306 fl. auf die Annaberger Flügelbahn kommen, erhielt folgende Verwendung:

für Grund-, Häuser-, Erwerb- und Einkommen-Steuer . . . . .	93.200 fl.
zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe vom Jahre 1841 und 1844 . . . . .	154.922 „
„ „ „ „ „ „ „ „ . . . . .	279.050 „
„ „ „ „ „ „ „ „ . . . . .	1850 . 2.327 „
„ „ der schwebenden Schuld . . . . .	112.906 „
„ „ des Actien-Capitales zu 4% . . . . .	705.000 „
„ Zahlung einer 3% Superdividende . . . . .	528.750 „
„ Hinterlegung in den Reservefond . . . . .	151.012 „
Summe . . . . .	2,027.167 fl.



## 2. K. K. privilegierte Wien-Gloggnitzer Eisenbahn.

Die von Wien nach Gloggnitz führende Eisenbahn wird seit 5. Mai 1842 in ihrer ganzen Ausdehnung von 39.713 Klafter oder 9.9 Meilen befahren, die sich ihr anschliessenden Zweigbahnen von Wiener Neustadt bis Katzelsdorf (in Verbindung mit der Oedenburger Bahn) und von Mödling bis Laxenburg sind dem Verkehre erst später übergeben worden, erstere seit 20. August 1847 und letztere seit 28. September 1845.

Die Namen der einzelnen Stationen, sowie ihre Entfernung von einander gibt folgende Uebersicht:

				Wirkliche	Im Betriebe angenommene
				Entfernung	
				Wr. Klafter	Oest. Meilen
Von	Wien	nach	Matzleinsdorf	1.023	$\frac{2}{8}$
„	Matzleinsdorf	„	Meidling	788	$\frac{2}{8}$
„	Meidling	„	Hetzendorf	939	$\frac{2}{8}$
„	Hetzendorf	„	Atzgersdorf	1.509	$\frac{3}{8}$
„	Atzgersdorf	„	Liesing	811	$\frac{2}{8}$
„	Liesing	„	Perchtoldsdorf	643	$\frac{1}{8}$
„	Perchtoldsdorf	„	Brunn	1.149	$\frac{2}{8}$
„	Brunn	„	Mödling	1.164	$\frac{2}{8}$
„	Mödling	„	Guntramsdorf	2.159	$\frac{4}{8}$
„	Guntramsdorf	„	Gumpoldskirchen	806	$\frac{2}{8}$
„	Gumpoldskirchen	„	Pfaffstätten	1.713	$\frac{3}{8}$
„	Pfaffstätten	„	Baden	1.011	$\frac{2}{8}$
„	Baden	„	Vöslau	2.289	$\frac{5}{8}$
„	Vöslau	„	Kottingbrunn	1.100	$\frac{2}{8}$
„	Kottingbrunn	„	Leobersdorf	790	$\frac{2}{8}$
„	Leobersdorf	„	Solenau	2.347	$\frac{5}{8}$
„	Solenau	„	Felixdorf	685	$\frac{1}{8}$
„	Felixdorf	„	Theresienfeld	1.545	$\frac{3}{8}$
„	Theresienfeld	„	Wr. Neustadt	2.901	$\frac{6}{8}$
„	Wr. Neustadt	„	St. Egyden	4.650	$\frac{9}{8}$
„	St. Egyden	„	Neunkirchen	2.957	$\frac{6}{8}$
„	Neunkirchen	„	Ternitz	2.265	$\frac{4}{8}$
„	Ternitz	„	Pottschach	1.583	$\frac{2}{8}$
„	Pottschach	„	Gloggnitz	2.886	$\frac{4}{8}$
Hauptbahn . . .				39.713	$\frac{9\frac{5}{8}}$
Von	Mödling	nach	Laxenburg	2.390	$\frac{5}{8}$
„	Wr. Neustadt	„	Katzelsdorf	2.057	$\frac{4}{8}$
Zweigbahnen . . .				4.447	$\frac{1\frac{1}{8}}$
Summe . . .				44.160	$\frac{10\frac{5}{8}}$



Diese Bahn besitzt auf 25.418 Klafter Länge ein doppeltes Geleise und auf den Bahnhöfen Nebengeleise in einer Länge von 11.021 Kl., wornach sich die Bahnlänge auf einfaches Geleise zurückgeführt in einer Ausdehnung von 80.599 Kl. oder 20.1 Meile erstrecken würde.

Die Steigung der Bahn beträgt im Ganzen 137.29 Kl. und das Fallen 14.89 Kl., welche sich so vertheilen, dass 2.145 Kl. die Horizontal-Ebene beibehalten; die grösste Steigung ist  $\frac{1}{130}$  auf 5.849 Kl. und die geringste  $\frac{1}{1000}$  auf 2.316 Kl.; das grösste Fallen  $\frac{1}{101}$  auf 253 Kl. (auf der Laxenburger Flügelbahn) und das geringste  $\frac{1}{300}$  auf 2.443 Kl. Länge. Die Bahn bewahrt auf 33.289 Kl. Länge die gerade Richtung, während die Krümmungen, deren geringster Radius 850 Kl. und grösster 3.000 Kl. beträgt, sich auf 10.871 Kl. vertheilen. Die Schienen sind zum Theile aus englischen Walzwerken, zum Theile aus Wolfsberg und Prevali in Kärnthen, aus Neuberg in Steiermark und aus Wittkowitz in Mähren. Der Current-Fuss wiegt auf der Strecke bis Wiener Neustadt und auf den Seitenbahnen 15 Pfund; die Flachenschienen von Wiener Neustadt bis Gloggnitz haben für den Current-Fuss ein Gewicht von  $9\frac{1}{2}$  Pfund.

Die Schweller, aus Lerchen- und Eichenholz, liegen in einer zwei Schuh tiefen Bettung von Gruben- oder Flussschotter und es sind die Querschweller  $7\frac{1}{2}'$  lang, oben 6'', unten 12'' breit und 6'' hoch; da, wo zugleich Lang- und Querschweller liegen, sind die Langschweller 12' und 16' lang, 9'' breit und 4'' hoch, die Querschweller 8' lang, 12'' breit und 4'' dick.

Die ältesten Schienen liegen seit 11 Jahren und es sind davon 8% erneuert. Von den Befestigungsmitteln mussten dagegen schon 60% ersetzt werden. Die Schweller sind bis zu 25% erneuert.

Die für die Anlage der Bahn und die Einrichtung des Betriebes bestrittenen Kosten nahmen im Ganzen 14,989.331 fl. in Anspruch, worunter die Kosten der Wien-Brucker Bahn mit 2,566.864 fl. und jene der Maschinenfabrik mit 713.015 fl. enthalten sind. Die Bauauslagen der Hauptbahn sammt den beiden Seitenbahnen und der Wien-Brucker Bahn umfassen:

die Vorauslagen und Tracirung . . . . .	282.294 fl. oder	2.6 Percent
„ Grundeinlösung . . . . .	839.325 „ „	7.8 „
den Unter- und Brückenbau . . . . .	3,734.091 „ „	34.5 „
„ Oberbau . . . . .	3,603.464 „ „	33.3 „
die Gebäude . . . . .	1,997.846 „ „	18.5 „
„ Bauregie und Administration . . . . .	355.654 „ „	3.3 „
	<u>Summe . 10,812.674 fl.</u>	<u>100.0</u>

Die Baukosten vertheilen sich bei Annahme von 16.4 Meilen Bahnlänge mit 659.309 fl. auf die Meile.

Die Einrichtungskosten vertheilen sich in folgender Weise:

Fahrnisse, Geräte und Werkzeuge, Ausstattung der Werkstätten . . . . .	256.270 fl. oder	8.7 Percent
Transportmittel . . . . .	2,675.613 „ „	91.3 „
	<u>Summe . 2,931.883 fl.</u>	<u>100.0</u>

Sonach belaufen sich

die Baukosten . . . . . auf 10,812.674 fl. oder 78.7 Percent  
 „ Einrichtungskosten . . . . . „ 2,931.883 „ „ 21.3 „

Summe . 13,744.557 fl. 100.0

wozu noch die aus dem Baufonde bestrittenen Zinsen

während des Bahnbaues mit . . . . . 531.759 fl.

und die Auslagen für die Maschinenfabrik mit . . . 713.015 „

gerechnet werden müssen, so dass sich die

Gesamtkosten der Bahn auf . 14,989.331 fl. erhöhen.

Diese Summe erhielt ihre Bedeckung:

durch 25.000 Actien zu 500 fl. . . . . 12,500.000 fl.

„ die Anleihe v. Jahre 1845 . . . . . 1,500.000 „

„ „ „ „ „ 1849 mit 1¼ Mill., wovon

realisirt wurden . . . . . 647.500 „

„ Tratten . . . . . 341.831 „

Zusammen . 14,989.331 fl.

Der Betrieb auf der Wien-Gloggnitzer Bahn wird durch 48 Locomotive vermittelt, deren Anschaffungskosten sich auf 1,260.987 fl. belaufen. Im Durchschnitte kommt ein Locomotiv auf 26.270 fl. zu stehen. Die vorhandenen Transportmittel bestanden zu Ende November 1850

in	1	Hofwagen	mit	24	Plätzen
„	12	Wagen	I. Classe	„	400
„	34	„	II. „	„	1.904
„	71	„	III. „	„	5.112
„	17	„	I. und II. „	„	850
„	10	„	II. und III. „	„	660
„	<u>145</u>	Personenwagen	„	<u>8.950</u>	„
in	317	Güter-Wagen	mit	52.350	Ctr. Ladungsfähigkeit
„	13	Gepäck-	„	2.000	„
„	20	Equipage-	„	2.000	„
„	29	Vieh-	„	2.730	„
„	<u>379</u>	Lastwagen	„	<u>59.080</u>	Ctr.

Die Anschaffung dieser Transportmittel nahm 1,392.525 fl. in Anspruch, u. zwar:

die Personen-Wagen . . . . . 530.025 fl.

„ Güter- . . . . . 755.300 „

„ Gepäck- . . . . . 36.400 „

„ Equipage- . . . . . 18.000 „

„ Vieh- . . . . . 52.800 „

Summe . 1,392.525 fl.

wozu noch die Auslagen für 13 Schnee-

plüge mit . . . . . 22.100 „ kommen.

Zusammen . 1,414.625 fl.

Der Personentransport auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn hat sich gleich in der ersten Betriebsperiode in einer Weise entfaltet, dass die Frequenz sich seitdem mit geringen Ausnahmen auf beinahe gleicher Höhe erhalten hat; denn es wurden befördert:

Vom 16. Mai 1841	bis Ende Juni . . . 1842 . . .	1,306.951 Personen
„ 1. Juli	„ „ December 1842 . . .	676.432 „
„ 1. Januar	„ „ „ 1843 . . .	1,179.245 „
„ „	„ „ „ 1844 . . .	1,057.636 „
„ „	„ „ November 1845 . . .	987.405 „
„ 1. December 1845	„ „ „ 1846 . . .	1,217.992 „
„ „ 1846	„ „ „ 1847 . . .	1,128.053 „
„ „ 1847	„ „ „ 1848 . . .	1,107.527 „
„ „ 1848	„ „ „ 1849 . . .	1,088.163 „
„ „ 1849	„ „ „ 1850 . . .	1,291.235 „

Von den im letzteren Jahre beförderten Personen benützten:

die 1. Wagenklasse	46.215 oder 3·6 Percent
„ 2. „	294.143 „ 22·8 „
„ 3. „	950.877 „ 73·6 „

Nach den einzelnen Monaten gestaltete sich der Personentransport in folgender Weise:

Januar	1850 . . .	34.949 Personen oder 2·7 Percent
Februar	„ . . .	42.973 „ „ 3·3 „
März	„ . . .	54.756 „ „ 4·3 „
April	„ . . .	72.141 „ „ 5·6 „
Mai	„ . . .	153.500 „ „ 11·9 „
Juni	„ . . .	182.989 „ „ 14·1 „
Juli	„ . . .	189.441 „ „ 14·7 „
August	„ . . .	216.946 „ „ 16·8 „
September	„ . . .	152.457 „ „ 11·8 „
October	„ . . .	90.447 „ „ 7·0 „
November	„ . . .	61.081 „ „ 4·7 „
December 1849	. . .	39.555 „ „ 3·1 „

Es zeigte sich sonach die Bewegung der Reisenden im günstigsten Monate (August) mehr als sechsmal so stark als im ungünstigsten (Januar), ein Verhältniss, welches zeigt, dass die Bahn vorzugsweise von Personen, welche aus Vergnügen reisen, benützt werde. Noch deutlicher wird dieses Verhältniss, wenn man die Personen betrachtet, welche die Bahn zwischen Wien und den übrigen Stationen benützten, wobei die Vergnügungsorte Baden, Mödling, Liesing, Brunn etc. in den Vordergrund treten. Es fuhrten

zwischen Wien und Baden . . . . .	211.610 Personen
„ „ „ Mödling . . . . .	101.977 „
„ „ „ Liesing . . . . .	87.202 „
„ „ „ Brunn . . . . .	72.895 „

zwischen Wien und	Gloggnitz . . . .	66.021	Personen
„ „ „	Wr. Neustadt . . .	63.878	„
„ „ „	Atzgersdorf . . .	38.142	„
„ „ „	Katzelsdorf . . .	28.932	„
„ „ „	Laxenburg . . . .	23.935	„
„ „ „	Gumpoldskirchen .	23.216	„
„ „ „	Vöslau . . . . .	22.490	„
„ „ „	Leobersdorf . . .	19.485	„
„ „ „	Meidling . . . . .	11.336	„
„ „ „	Felixdorf . . . . .	10.315	„
„ „ „	Hetzendorf . . . .	8.318	„
„ „ „	Neunkirchen . . .	5.545	„
„ „ „	Perchtoldsdorf . .	3.412	„
„ „ „	Guntramsdorf . . .	3.321	„
„ „ „	Theresienfeld . . .	3.055	„
„ „ „	Pfaffstätten . . . .	1.680	„
„ „ „	Solenau . . . . .	1.113	„
„ „ „	Kottingbrunn . . .	779	„
„ „ „	Ternitz . . . . .	594	„
„ „ „	St. Egyden . . . .	566	„
„ „ „	Pottschach . . . .	297	„

Zusammen , 810.114 Personen

Die einzelnen Stationen reihen sich bezüglich der Aufnahme von mehr als 10.000 Reisenden folgendermassen:

Wien . . . . .	mit 406.026	Personen
Baden . . . . .	174.037	„
Meidling . . . . .	114.114	„
Mödling . . . . .	92.089	„
Wr. Neustadt . . . .	90.641	„
Liesing . . . . .	70.550	„
Brunn . . . . .	61.027	„
Gloggnitz . . . . .	58.821	„
Katzelsdorf . . . . .	30.679	„
Laxenburg . . . . .	28.537	„
Gumpoldskirchen . . .	27.137	„
Vöslau . . . . .	26.690	„
Atzgersdorf . . . . .	24.332	„
Leobersdorf . . . . .	24.000	„
Neunkirchen . . . . .	18.373	„
Hetzendorf . . . . .	11.734	„
Felixdorf . . . . .	10.801	„

Unter den Stationen steht, wie natürlich, Wien oben, das nahezu ein Drittel und mit Hinzurechnung des Verkehres der im Weichbilde der Stadt gelegenen Station Meidling fast die Hälfte des ganzen Personenverkehres in Anspruch nimmt.

Sämmtliche auf der Bahn beförderten Reisende sind im Ganzen 4,022.736 Meilen gefahren, und zwar: 204.905 in der ersten Classe oder 4.45 im Durchschnitte, 1,105.726 in der II. Classe oder durchschnittlich 3.76 und 2,712.105 in der dritten Classe oder durchschnittlich 2.85 Meilen, wornach für jeden Reisenden im Durchschnitte eine Bahnstrecke von 3.12 Meilen entfällt.

Die stetige Zunahme des Waarentransportes seit dem Betriebe der Bahn ward besonders durch die Eröffnung der südlichen Staatsbahn herbeigeführt und ist aus folgender Nachweisung ersichtlich; es wurden gewöhnliche Frachten transportirt:

Vom 1. Mai 1841	bis Ende Juni	1842 . .	290.962 Ctr.
„ 1. Juli	„ „	December 1842 . .	380.782 „
„ 1. Januar	„ „	„ 1843 . .	1,204.220 „
„ „	„ „	„ 1844 . .	1,184.644 „
„ „	„ „	November 1845 . .	1,428.481 „
„ 1. December 1845	„ „	„ 1846 . .	1,647.499 „
„ „ 1846	„ „	„ 1847 . .	1,999.770 „
„ „ 1847	„ „	„ 1848 . .	1,941.036 „
„ „ 1848	„ „	„ 1849 . .	2,713.288 „
„ „ 1849	„ „	„ 1850 . .	3,359.046 „

Der Waarentransport im letzteren Jahre umfasste

35.340 Centner	Reisegepäck,
21.198 „	Eilgüter
3,359.046 „	gewöhnliche Frachten,
474 Stück	Equipagen,
652 „	Pferde,
2.077 „	Hunde,
110.108 „	Schweine,
3.748 „	Schafe,
10.124 „	Rindvieh und
49 „	verschiedenes Vieh.

Die Betriebs-Einnahmen im Belaufe von 1,626.220 fl. wurden erzielt:

aus dem Personen - Transporte mit . .	810.246 fl.
„ „ Waaren- „ „ . .	627.935 „
„ „ Militär- „ „ . .	90.806 „
„ „ Vieh- „ „ . .	25.464 „
„ sonstigen Quellen „ „ . .	71.769 „

Zusammen . 1,626.220 fl.

Die Personen-Beförderung lieferte hiernach die Hälfte der ganzen Betriebs-Einnahme. Jede Person zahlte im Durchschnitte 37.6 kr. und für die Meile 12 kr. Die durchschnittliche Einnahme von jedem Centner Waare (ohne das Reisegepäck) stellt sich auf 10 kr. und unter der Annahme, dass jeder Centner Waare auf der Bahn  $7\frac{3}{4}$  Meilen zurückgelegt hat, für die Meile auf 1.3 Kreuzer.

Die Betriebsauslagen beliefen sich auf 853.048 fl., und werden von den Einnahmen um 773.172 fl. übertroffen.

Die Auslagen zerfallen in folgende Rubriken:

Regie-Kosten der technischen Aufsicht . . . . .	42.547 fl.
„ „ Expedition und Magazine u. zwar	
bei der Personen-Beförderung . . . . .	51.755 „
„ dem Waarentransporte . . . . .	62.599 „
Allgemeine Bahnverwaltung . . . . .	56.718 „

## Auslagen für die Erhaltung der Bahn:

gewöhnliche: für den Unterbau . . .	27.999 fl.	
"          "          Oberbau . . .	75.596 "	
"          "          die Gebäude . . .	15.910 "	
aussergewöhnl. für Schneeschaukeln .	15.081 "	
		134.586 fl.
Kosten des Brenn-Materiales für den Betrieb . . . . .		185.084 "
"          "          Schmier- " . . . . .		19.373 "
Reparatur der Locomotive und Tender . . . . .		156.984 "
"          "          Personen-Wagen . . . . .		61.893 "
"          "          Frachten- " . . . . .		43.132 "
Sonstige: Vorwärmen des Wassers, Erhaltung der Wasserpumpen etc. . . . .	9.372 fl.	
Lohn der Führer und Heizer . . . . .	22.880 "	
Signalisirung . . . . .	6.125 "	
		38.377 fl.
	Zusammen .	853.048 fl.

Der Verbrauch des Brenn-Materiales stieg auf 19.616 Kl. 36zolliges gemischtes, zumeist weiches Brennholz, wovon 202 Kl. (nebst 3.796 Ctr. Steinkohlen) für Vorwärmen des Wassers, 986 Kl. für Reserve-Heizungen und 18.428 Kl. bei den Fahrten verwendet wurden. Das Schmier-Materiale bestand in 358.78 Ctr. Oel und 340.74 Ctr. Wagenschmiere, das Putz-Materiale in 250.14 Ctr. Hadern, 104.61 Ctr. Werg und in 77.01 Ctr. Terpentinöl. Die Locomotive legten im Ganzen 64.444 Nutzmeilen, die Personenwagen 946.264 und die Güterwagen 1,164.015 Achsenmeilen (mit Eirechnung der Fahrten auf der Oedenburger Bahn) zurück. In den Werkstätten standen durchschnittlich 150 Professionisten und Handlanger, in den Bahnhöfen 60 Personen in Verwendung und bei Erhaltung der Bahn waren 150 Individuen, deren Taglohn zwischen 30 und 36 kr. schwankte, zeitweilig beschäftigt.

Im Jahre 1845 wurde für die bei der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn angestellten Beamten und Diener, sowie für deren Witwen und Waisen ein Pensions-Fond gegründet, dessen Stand sich zu Ende 1850 auf 72.255 fl. belief. Diese Summe ist theils durch die Beiträge der angestellten Beamten und Diener theils durch den jährlichen Beitrag von 3.000 fl. seitens der Gesellschaft erzielt worden. Die Einnahmen dieses Fondes betragen im Jahre 1850 20.582 fl. und die Ausgaben 1.219 fl., welche zu Gunsten von 513 Personen verwendet worden sind.

### 3. Wien-Brucker Bahn.

Die seit 13. September 1846 dem Verkehre eröffnete von Wien nach Bruck an der Leytha führende Eisenbahn besitzt eine Länge von 21.875 Klafter oder 5.468 Meilen, welche sich mit Einrechnung der auf den Bahnhöfen liegenden Nebengeleise auf 27.872 Kl. oder 6.968 Meilen Bahngeleise erheben. Die Bezeichnung und Entfernung der einzelnen Stationen gibt folgende Uebersicht:



		Wirkliche	Im Betriebe angenommene
		Entfernung	
		Wr. Klafter	Oest. Meilen
Von Wien . . . . .	nach Simmering . . . . .	1.520	$\frac{3}{8}$
" Simmering . . . . .	" Schwechat-Kledering . . . . .	2.416	$\frac{5}{8}$
" Schwechat-Kledering . . . . .	" Lanzendorf-Pellendorf . . . . .	1.801	$\frac{4}{8}$
" Lanzendorf-Pellendorf . . . . .	" Himberg . . . . .	1.226	$\frac{2}{8}$
" Himberg . . . . .	" Gutenhof-Velm . . . . .	1.659	$\frac{3}{8}$
" Gutenhof-Velm . . . . .	" Grammet-Neusiedl . . . . .	1.722	$\frac{3}{8}$
" Grammet-Neusiedl . . . . .	" Götzendorf . . . . .	3.890	1
" Götzendorf . . . . .	" Trautsmannsdorf . . . . .	2.107	$\frac{4}{8}$
" Trautsmannsdorf . . . . .	" Willeinsdorf . . . . .	3.042	$\frac{6}{8}$
" Willeinsdorf . . . . .	" Bruck an der Leytha . . . . .	2.492	$\frac{5}{8}$
Zusammen .		21.875	$5\frac{3}{8}$

Die Wien-Brucker Bahn bewahrt auf 5.491 Kl. Länge die horizontale Richtung, ihre grösste Steigung ist  $\frac{1}{240}$  auf 480 Kl. und ihr grösstes Fallen  $\frac{1}{216}$  auf 1.188 Kl. Länge; überhaupt beträgt die Steigung 8·8 Kl. und das Fallen derselben 33·1 Kl. Die gerade Richtung wird auf 18.717 Kl. beibehalten, während die Krümmungen, deren grösster Radius 1.400 Kl. und kleinster 1.000 Kl. ist, sich auf 3.158 Kl. vertheilen.

Die Schienen aus den Eisenwerken in Prevali und Wolfsberg in Kärnten im Gewichte von 15 Pfund pr. Current-Fuss, liegen seit 5 Jahren und sind bis jetzt zu 2% erneuert. Die Schweller aus Lerchenholz,  $7\frac{1}{2}$  Fuss lang, 6 Zoll dick, unten 12 Zoll und oben 6 Zoll breit, liegen in einer zwei Schuh starken Bettung von Grabenschotter und mussten bis jetzt zu 4% erneuert werden.

Die Bau- und Einrichtungskosten dieser Bahn sind mit jenen der Wien-Gloggnitzer Bahn vereint angegeben und beliefen sich zu Ende November 1850 auf 2,566.864 fl., welche sich mit 475.345 fl. auf die Meile vertheilen.

Die Personen-Beförderung auf dieser Bahn umfasste seit dem Betriebe derselben

vom 13. September	1846 bis Ende November	1846	47.485	Reisende
" 1. December	1846	" "	1847	163.241
" "	1847	" "	1848	111.667
" "	1848	" "	1849	102.265
" "	1849	" "	1850	109.582

Von den im letzteren Jahre beförderten Personen benützten 23.375 oder 21·3% die zweite und 86.007 oder 78·7% die dritte Wagenklasse. Die Zahl der beförderten Personen war nach den einzelnen Monaten folgende:

Monat	1850 . . . . .	Personen	oder	Procent
Januar	4.965	Personen	oder	4·6
Februar	7.045	"	"	6·4
März	7.831	"	"	7·1
April	8.905	"	"	8·1
Mai	11.668	"	"	10·7
Juni	10.110	"	"	9·2
Juli	10.037	"	"	9·1
August	11.588	"	"	10·6
September	10.548	"	"	9·7

October	1850 . . .	11.076 Personen oder	10·1 Percent
November	" . . .	8.541	" " 7·8 "
December	1849 . . .	7.268	" " 6·6 "

Hiernach war die Bewegung der Reisenden im günstigsten Monate (Mai) mehr als noch einmal so stark als im ungünstigsten (Januar).

Die einzelnen Stationen reihen sich bezüglich der Aufnahme der Reisenden in folgender Weise:

	II. Classe	III. Classe	Zusammen
P e r s o n e n			
Wien . . . . .	10.725	35.628	46.353
Bruck an der Leytha . . . . .	5.422	14.550	19.972
Grammet-Neusiedl . . . . .	1.964	8.036	10.000
Himberg . . . . .	1.684	5.651	7.335
Lanzendorf-Pellendorf . . . . .	1.249	5.478	6.727
Götzendorf . . . . .	902	5.396	6.298
Schwechat-Kledering . . . . .	670	3.381	4.051
Trautmannsdorf . . . . .	246	3.081	3.327
Simmering . . . . .	116	2.136	2.251
Wilfleinsdorf . . . . .	227	1.688	1.915
Gutenhof-Velm . . . . .	370	982	1.352
Summe . . . . .	23.575	86.007	109.582

Hiernach sind die beiden Endpunkte die verkehrreichsten, Wien nimmt mit 42% und Bruck mit 18·2% an der Personen-Aufnahme Theil.

Der Verkehr zwischen Wien und den übrigen Stationen der Bahn umfasste im Ganzen 93.161 Personen, ungefähr das Doppelte der früher angegebenen Zahl, indem Jeder sowohl bei der Aufnahme- als Austritts-Station gezählt wurde. Es benützten die Bahn:

zwischen Wien und	Bruck an der Leytha .	27.447 Personen
" " "	Gramm.- Neusiedl . .	16.659 "
" " "	Lanzendorf-Pellendorf	12.732 "
" " "	Himberg . . . . .	11.730 "
" " "	Götzendorf . . . . .	9.278 "
" " "	Schwechat-Kledering .	6.244 "
" " "	Trautmannsdorf . . .	3.526 "
" " "	Wilfleinsdorf . . . .	2.735 "
" " "	Gutenhof-Velm . . . .	2.395 "
" " "	Simmering . . . . .	415 "
		Summe . 93.161 Personen

Sämmtliche auf dieser Bahn beförderten Reisende legten 345.833 Meilen zurück, wornach Jeder im Durchschnitte auf 3 Meilen die Bahn benützte.

Seit dem Betriebe der Wien-Brucker Bahn sind auf derselben an gewöhnlichen Frachten transportirt worden:

Vom 13. September 1846 bis Ende November 1846	60.075 Centner
" 1. December 1846 " " "	1847 424.243 "
" " 1847 " " "	1848 499.043 "
" " 1848 " " "	1849 391.791 "
" " 1849 " " "	1850 312.583 "

wobei die Viehtransporte nach dem Gewichte angenommen wurden.

Der Güter- und Viehtransport umfasste im Jahre 1850

2.555	Centner	Reisegepäck
479	"	Eilgüter
197.781	"	gewöhnliche Frachten
77	Stück	Equipagen,
24	"	Pferde,
280	"	Hunde,
586	"	Schafe,
33.936	"	Schweine,
2.047	"	Rindvieh und
225	"	verschiedenes Vieh.

Die Einnahmen im Belaufe von 127.244 fl. ergaben sich mit 64.966 fl. von der Personen-Beförderung, mit 2.396 fl. von den Militärtransporten, mit 1.785 fl. vom Transporte des Gepäcks und der Eilgüter, mit 459 fl. von jenem der Equipagen, mit 13.676 fl. vom Viehtransporte, mit 20.438 fl. vom Waarentransporte und mit 23.524 fl. aus verschiedenen Quellen fließend.

Jede Person zahlte sohin im Durchschnitt 35·6 kr. und für die Meile 11·2 kr., jeder Centner 7 kr. und für die Meile 1·7 Kreuzer.

Die Betriebs-Auslagen beliefen sich im Jahre 1850 auf 101.218 fl. und betrafen

die Regie-Kosten der technischen Aufsicht . . . . .	14.353 fl.
" " " Expedition u. Magazine u. zw.	
bei der Personenbeförderung . . . . .	9.571 fl.
" " " dem Frachttransporte . . . . .	6.877 "
	<u>16.448 "</u>
" allgemeine Bahnverwaltung . . . . .	3.161 "
" Bahn-Erhaltungskosten:	
gewöhnliche: für den Unterbau . . . . .	4.313 fl.
" " Oberbau . . . . .	6.050 "
" " die Gebäude . . . . .	3.230 "
aussergewöhnliche: für Schneeschaufeln . . . . .	4.381 "
	<u>17.974 "</u>
Kosten des Brenn-Materiales für den Betrieb . . . . .	23.351 "
" " Schmier-Materiales . . . . .	2.175 "
Reparatur-Kosten: für Locomotive und Tender . . . . .	13.065 fl.
" Personen-Wagen . . . . .	2.431 "
" Last- " . . . . .	1.452 "
	<u>16.948 "</u>
die sonstigen Auslagen . . . . .	6.808 "
	<u>Zusammen . 101.218 fl.,</u>

welche von den Betriebs-Einnahmen um 26.026 fl. übertroffen werden. An Brenn-Materiale wurden im Ganzen 2.506 Kl. 36zolliges gemischtes Holz und 4.414 Ctr. Steinkohlen, an Schmier-Materiale 39·78 Ctr. Schmier-Oel und 36·33 Ctr. Wagenschmiere und an Putz-Materiale 31·72 Ctr. Hadern, 17 Ctr. Werg und 8·23 Ctr. Terpentinöl verbraucht. Für Erhaltung der Bahn standen täglich 50 Arbeiter, deren Taglohn zwischen 28 und 33 Kreuzer schwankte, in den Werkstätten 30 Professionisten und Handlanger und in den Bahnhöfen 24 Individuen zeitweilig in Verwendung.



Die Gebarungs-Ergebnisse der Maschinen-Fabrik in den früheren Jahren gestalteten sich in folgender Weise:

	Einnahmen	Ausgaben	Ertrag
1843 . . .	141.175 fl.	126.231 fl.	14.944 fl.
1844 . . .	478.237 "	429.924 "	48.313 "
1845 . . .	1.056.620 "	977.149 "	79.471 "
1846 . . .	1.463.860 "	1.374.041 "	89.819 "
1847 . . .	1.613.948 "	1.494.063 "	119.885 "
1848 . . .	782.799 "	716.647 "	66.152 "
1849 . . .	1.356.212 "	1.258.014 "	98.198 "

Der von Jahr zu Jahr sich immer mehr ausdehnende Betrieb dieses Etablissements erlitt im Jahre 1848 einen empfindlichen Schlag, von welchem sich dasselbe aber allmählig wieder erholt.

#### 4. Oedenburg-Katzelsdorfer Bahn.

Diese seit 20. August 1847 im Betriebe stehende Eisenbahn erstreckt sich von Oedenburg bis Katzelsdorf (bis zur Mitte der Leytha) in einer Länge von 14.954 Klafter (3·7 Meilen) und ist auf 1.526 Kl. mit einem Doppelgeleise und auf den Bahnhöfen mit Nebengeleisen in einer Ausdehnung von 2.454 Kl. versehen, so dass die Länge des Bahngeleises auf einfaches reducirt im Ganzen 18.934 Kl. beträgt. Die Gefälls-Verhältnisse der Bahn lassen sich aus der nachstehenden Uebersicht entnehmen.

Horizontale Strecken . . . . .		3.659 Kl.		Strecken mit einer Neigung	
Strecken mit einer Neigung	von			von	
	$\frac{1}{2000}$	100 "		$\frac{1}{1200}$	827 Kl.
"	$\frac{1}{350}$	180 "		$\frac{1}{105}$	1.000 "
"	$\frac{1}{200}$	589 "		$\frac{1}{105}$	831 "
"	$\frac{1}{220}$	500 "		$\frac{1}{100}$	2.498 "
"	$\frac{1}{200}$	500 "	mit einem Fallen von	$\frac{1}{294}$	100 "
"	$\frac{1}{180}$	522 "		$\frac{1}{200}$	200 "
"	$\frac{1}{174}$	100 "		$\frac{1}{130}$	1.753 "
				$\frac{1}{100}$	1.595 "

Das Steigen beträgt im Ganzen 57 Kl., das Fallen 30·7 Kl. Die Richtungsverhältnisse der Bahn erkennt man aus Nachstehendem:

Länge		Länge	
Gerade Strecken . . . . .	10.234 Kl.	Curven mit einem Halbmesser	von 500 Kl. . . . .
Curven mit einem Halbmesser	von 1.000 Kl. . . . .	1.161 "	565 Kl.
"	600 " . . . . .	690 "	" 300 " . . . . .
"	550 " . . . . .	378 "	" 250 " . . . . .
			600 "

Die Schienen wurden zu Wolfsberg in Kärnthen (17.128 Pf.) und zu Plan in Böhmen (17.096 Pf.) gefertigt. Der Centner kam im Durchschnitte auf 10 fl. 34 kr. zu stehen und der Current-Fuss wiegt  $14\frac{3}{5}$  Pfund.

Die Construction des Oberbaues ist jener auf der Wien-Brucker Bahn ähnlich. Die Sleeper aus 39.400 Stück von Eichen —, 2.208 St. von Lerchen- und aus 1.856 St. von Tannen- und Föhrenholz; die Stossposten bestehen aus 11.857 St. von Eichenholz, sind nicht präparirt und liegen in keiner Bettung.

Die Sleeper, 8' lang, oben 6'', unten 12'' breit und 6'' hoch, liegen sowie die 8' langen, 1' breiten und 6'' dicken Stossposten seit  $3\frac{1}{2}$  Jahr, während welcher Zeit die ersteren mit 3% und die letzteren mit 5% erneuert wurden.

Die Schienen liegen eben so lange und sind bis jetzt mit 2% durch neue ersetzt, wogegen die Chairs nur mit  $\frac{1}{3}$ % und die Railsnägel mit  $1\frac{1}{3}$ % erneuert wurden.

Die Entfernung und Bezeichnung der einzelnen Stationen gibt folgende Uebersicht:

		Wirkliche Entfernung Wr. Klafter	Im Betriebe angenommene Entfernung Oest. Meilen
Von Oedenburg	nach Agendorf . . . .	2.230	$\frac{4}{8}$
„ Agendorf	„ Loipersbach . . . .	1.311	$\frac{3}{8}$
„ Loipersbach	„ Marz . . . . .	3.182	$\frac{6}{8}$
„ Marz	„ Mattersdorf . . . .	1.137	$\frac{2}{8}$
„ Mattersdorf	„ Wiesen . . . . .	2.015	$\frac{4}{8}$
„ Wiesen	„ Sauerbrunn . . . .	2.275	$\frac{4}{8}$
„ Sauerbrunn	„ Neudörfel . . . . .	1.550	$\frac{3}{8}$
„ Neudörfel	„ Katzelsdorf . . . .	1.254	$\frac{3}{8}$
Zusammen .		14.954	$3\frac{1}{8}$

Die Baukosten dieser Bahn beliefen sich zu Ende 1850 auf 2,233.282 fl., welche sich auf folgende Weise vertheilen:

Vorauslagen und Tracirung . . . . .	16.606 fl.
Grund-Einlösung . . . . .	65.180 „
Unter- und Brückenbau: Erdarbeiten . . .	596.932 fl.
Schutzmauern . . .	119.941 „
Beschotterung etc. . .	68.791 „
Brückenbau . . . .	482.725 „
	1,268.389 „
Oberbau . . . . .	596.645 „
Bahnhöfe: in Oedenburg . . . . .	86.794 fl.
„ Mattersdorf . . . . .	30.792 „
auf den übrigen Stationen . . .	35.616 „
	153.202 „
Sonstige Gebäude: Restauration in Oedenburg	21.350 fl.
13 Wächterhäuser . . . . .	17.174 „
Hütten, Brunnen etc. . . . .	1.367 „
	39.891 „
Einfriedung der Bahn . . . . .	9.532 „
Bauregie . . . . .	55.084 „
Administration . . . . .	28.753 „
	Summe . 2,233.282 fl.

Die Baukosten dieser Bahn berechnen sich sonach mit 603.590 fl. für die Meile.

Unter den ausgeführten Bauten verdienen namentlich Erwähnung: der Viaduct über das Wulkathal (151 Kl. lang,  $9\frac{1}{2}$  Kl. hoch, mit 20 Bogen von 6 Kl. Spannung), dessen Bau 144.040 fl. in Anspruch nahm, der Viaduct über das Spiegelbach-Thal (44 Kl. lang, 9 Kl. hoch, mit 7 Bogen) und jener bei Marz über den Mühl- und Dorfbach, der grosse Einschnitt bei Mattersdorf (738 Kl. lang und 9 Kl. tief), worauf 311.407 fl. verwendet wurden, die Durchgrabung der Neudörfeler Anhöhe, die Aufdämmung und Durchfahrt bei dem Oedenteiche und im Spiegelbach-Thale.



Die Einrichtungskosten der Bahn im Belaufe vor	53.408 fl.	zerfallen in die
Auslagen für Werkzeuge und Instrumente . . . . .	5.956 fl.	
„ „ Schotter-, Stein- und 3 Omnibus-Wagen . . .	22.244 „	
„ „ Einrichtung der Stationsgebäude . . . . .	18.331 „	
„ „ Ausstattung der Werkstätten . . . . .	6.877 „	

Da der Betrieb dieser Bahn der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Actiengesellschaft in Pacht überlassen ist, so werden die nöthigen Locomotive, Personen- und Lastwagen von dieser Gesellschaft beigestellt.

Sonach betragen die Baukosten . . . . .	2,233.282 fl.	oder 97·7%
„ Einrichtungskosten . . . . .	53.408 „	2·3 „
Summe . . . . .	2,286.690 fl.	

welche sich nach Hinzurechnung der während des Baues bestrittenen Zinsen von 112.679 fl. auf 2,399.369 fl. erhöhen. Diese Summe erhielt zum Theile ihre Bedeckung durch das Actien-Capital mit . . . . . 2,132.900 fl.  
und „ Vorschüsse von Seite des Staates . . . . . 250.000 „  
Summe . 2,382.900 fl.

Auf der Oedenburg-Katzelsdorfer Bahn wurden seit der Zeit des Betriebes derselben 241.149 Personen befördert, u. zw.

vom 20. August 1847 bis 14. October 1848	111.072 Personen
„ 28. Decemb. 1848 „ Ende Novemb. 1849	25.757 „
„ 1. „ 1849 „ „ „ 1850	77.330 „

Von den in der letzten Jahresperiode beförderten Reisenden benützten 2.535 oder 3·3% die erste, 16.232 oder 20·9% die zweite und 58.553 oder 75·8% die dritte Wagenklasse. Nach den einzelnen Monaten war die Bewegung der Reisenden folgende:

Januar 1850 . . . . .	3.095 Personen	oder 4·0 Percent
Februar . . . . .	4.965 „	6·4 „
März . . . . .	4.930 „	6·4 „
April . . . . .	6.502 „	8·4 „
Mai . . . . .	8.514 „	11·0 „
Juni . . . . .	7.616 „	9·9 „
Juli . . . . .	8.239 „	10·9 „
August . . . . .	9.109 „	11·8 „
September . . . . .	6.925 „	8·9 „
October . . . . .	6.919 „	8·8 „
November . . . . .	6.739 „	8·7 „
December 1849 . . . . .	3.767 „	4·8 „
Zusammen . . . . .	77.320 Personen	100·0

Sonach war die Bewegung der Reisenden im günstigsten Monate (August) fast dreimal so stark, als im ungünstigsten (Januar). Betrachtet man die Bewegung der Reisenden nach den einzelnen Aufnahms-Stationen, so treten hierbei die beiden Endpunkte in den Vordergrund, welche zusammen mit 74 Percent Antheil an der Personen-Bewegung nehmen.

Die Aufnahmestationen reihen sich bezüglich der Passagierzahl und der Einnahme in folgender Weise:

	Personen	Gulden
Oedenburg . . . . .	31.011	22.658
Von der Wien-Gloggnitzer Bahn über-		
gegangen . . . . .	26.745	19.438
Mattersdorf . . . . .	8.739	2.905
Neudörfel . . . . .	3.245	1.176
Sauerbrunn . . . . .	2.772	759
Wiesen . . . . .	2.008	420
Marz . . . . .	1.287	447
Agendorf . . . . .	994	342
Loipersbach . . . . .	519	151
Zusammen . . . . .	77.320	48.296

Zwischen Oedenburg und den übrigen Stationen der Bahn fand folgender Verkehr statt. Es fuhren

von Oedenburg	nach Katzelsdorf . . .	24.657	
„ Katzelsdorf	„ Oedenburg . . .	21.820	46.477 Personen
„ Oedenburg	„ Mattersdorf . . .	3.738	
„ Mattersdorf	„ Oedenburg . . .	2.718	6.456 „
„ Oedenburg	„ Neudörfel . . . .	818	
„ Neudörfel	„ Oedenburg . . . .	949	1.767 „
„ Oedenburg	„ Marz-Rohrbach . .	545	
„ Marz-Rohrbach	„ Oedenburg . . . .	634	1.179 „
„ Oedenburg	„ Agendorf . . . .	535	
„ Agendorf	„ Oedenburg . . . .	500	1.035 „
„ Oedenburg	„ Sauerbrunn . . . .	326	
„ Sauerbrunn	„ Oedenburg . . . .	584	910 „
„ Oedenburg	„ Loipersbach . . . .	278	
„ Loipersbach	„ Oedenburg . . . .	249	527 „
„ Oedenburg	„ Wiesen . . . . .	114	
„ Wiesen	„ Oedenburg . . . .	107	221 „

Sonach benützten die Bahn zwischen Oedenburg und den übrigen Stationen 58.572 Personen, wovon 31.011 von Oedenburg abgegangen und 27.561 daselbst angekommen sind.

Von den Einnahmen aus der Personenbeförderung kommen 3.215 fl. oder 6·6% für die erste Wagenklasse, 14.797 fl. oder 30·6% für die zweite und 30.284 fl. oder 62·8% für die dritte. Im Durchschnitte zahlte jede Person 37·5 kr. und zwar:

in der 1. Classe . . . . .	1 fl. 16 kr.
„ „ 2. „ . . . . .	— 54 „
„ „ 3. „ . . . . .	— 31 „

Sämmtliche Reisende haben auf der Bahn 226.495 Meilen zurückgelegt. Jeder benützte die Bahn durchschnittlich auf 2·9 Meilen (3·6 Meilen in der ersten

Wagenklasse, 3·1 in der zweiten und 2·7 in der dritten) und zahlte für die Meile 12·9 kr. (21 kr. in der ersten Wagenklasse, 17 kr. in der zweiten und 11·5 kr. in der dritten).

Der Gütertransport umfasste

vom 20. August 1847 bis 14. October 1848 444.557 Ctr.

der 28. Decemb. 1848 bis Ende Novbr. 1849 199.892 „

„ 1. „ 1849 „ „ „ 1850 472.612 „

Ausserdem wurden in der letzteren Periode befördert: 8.076 Centner Reisegepäck und Eilgut, 44 Equipagen, 47 Pferde und 160 Hunde, wofür im Ganzen eine Einnahme von 36.708 fl erzielt wurde, und zwar für die Beförderung

des Reisegepäcques und der Eilgüter 2.860 fl.

der Equipagen . . . . . 208 „

„ Pferde . . . . . 142 „

„ Hunde . . . . . 29 „

und für den Waarentransport . . . 33.469 „

Zusammen . 36.708 fl., welche Summe sich nach

Zurechnung der verschiedenen Nebengebühren von 4.312 „

auf . 41.020 fl. erhöhte.

Von der verfrachteten Menge waren dem Tarife nach

Güter der 1. Classe . . . . . 295.986 Centner

„ „ 2. „ . . . . . 60.274 „

Steinkohlen . . . . . 116.352 „

Summe . 472.612 Centner,

wozu noch die mit Separatzügen beförderten 30.858 „ kommen.

Zusammen . 503.470 Centner.

Diese Summe vertheilt sich in folgender Weise auf die einzelnen Hauptstationen. (Hierbei werden die ganz unbedeutenden Verkehrssummen der Stationen Agendorf, Loipersbach und Wiesen in jene der nächsten Hauptstationen, nämlich der beiden ersteren in jene der Station Oedenburg und der letzteren in jene der Station Mattersdorf einbezogen):

Oedenburg . . . . . 394.780 Centner

Von der Wien-Gloggnitzer Bahn überge-

gangen . . . . . 97.048 „

Mattersdorf . . . . . 6.060 „

Neudörfel . . . . . 3.700 „

Marz-Rohrbach . . . . . 1.540 „

Sauerbrunn . . . . . 342 „

Nach den Landesgränzen abgetheilt sind über die Leytha nach Ungern 97.048 Ctr. und aus Ungern nach Oesterreich 388.787 Ctr. versendet worden; der Rest mit 17.635 Ctr. entfällt auf den Verkehr zwischen den einzelnen Stationen der Bahn. Bei näherer Einsicht in die Verkehrsverhältnisse der Hauptstation Oedenburg ergeben sich folgende Zahlen bezüglich der Beförderung:

		von	nach	
		Oedenburg		
nach und aus	Oesterreich . . . . .	384.411	94.651	Ctr.
"	"	7.714	2.137	"
"	"	2.362	3.187	"
"	"	269	14	"
"	"	23	1	"
Zusammen .		394.779	99.990	Ctr.

In der Richtung von Oedenburg nach Wien wurden vorzugsweise Steinkohlen (116.352 Ctr.), Knoppeln, Schafwolle, Getreide, Pottasche, Weine, in entgegengesetzter Richtung Manufacturwaaren, Colonialproducte befördert; von Neustadt nach Oedenburg ist zumeist Bauholz verführt worden.

Die 472.612 Centner verfrachteten Güter legten auf der Bahn im Ganzen 1,654.140 Meilen, sohin im Durchschnitte 3·5 Meilen der Centner zurück.

Die Einnahme aus dem Waarentransporte betrug 33.469 fl., welche sich mit 21.102 fl. auf die Waaren der ersten Classe, mit 5.212 fl. auf jene der zweiten und mit 7.156 fl. auf den Transport der Steinkohlen vertheilen. Im Durchschnitte wurden für jeden Centner 4·25 kr. und für die Meile 1·2 kr. entrichtet.

Ausser dieser gewöhnlichen Bewegung der Bahn war diese noch durch ausserordentliche Transporte in Anspruch genommen, welche sowohl mit gemischten als mit Separat-Zügen erfolgten. Die Militär-Transporte umfassten:

16.761 Mann,  
55 Pferde,  
49 Wagen und

1.501 Ctr. Gepäck, wofür eine Einnahme von 3.423 fl. erzielt wurde. Der mit Separatzügen erfolgte Transport von Borsten- und Hornvieh bestand dem Gewichte nach in 30.858 Ctr., welche mit Einrechnung der Nebengebühren eine Einnahme von 2.384 fl. gewährten.

Die gesammte Betriebs-Einnahme der Bahn stieg sohin auf 95.123 fl., wovon 90.203 fl. für die gemischten und 4.920 fl. für die Separatzüge entfallen. Nach den einzelnen Monaten theilte sich die gesammte Betriebs-Einnahme, wozu noch die Pachtzinse mit 1.623 fl. gerechnet werden müssen, in folgender Weise ab:

Januar	1850 . . . . .	5.696 fl.	oder	4·9	Percent
Februar	" . . . . .	4.757 "	"	7·1	"
März	" . . . . .	6.864 "	"	7·6	"
April	" . . . . .	7.349 "	"	8·8	"
Mai	" . . . . .	8.473 "	"	9·5	"
Juni	" . . . . .	9.165 "	"	8·5	"
Juli	" . . . . .	8.189 "	"	9·0	"
August	" . . . . .	8.712 "	"	9·5	"
September	" . . . . .	9.180 "	"	9·6	"
October	" . . . . .	9.321 "	"	9·3	"
November	" . . . . .	9.053 "	"	10·3	"
December	1849 . . . . .	9.987 "	"	5·9	"
Zusammen .		96.746 fl.		100·0	

Die Betriebs-Auslagen betragen im Ganzen 67.695 fl. und wurden von den Einnahmen um 29.501 fl. übertroffen. Das Detail der ersteren gibt folgende Nachweisung:

Erhaltung der Bahn, und zwar		
des Unterbaues: gewöhnliche	. . . . .	3.674 fl.
ausserordentl.	. . . . .	493 „
		4.167 fl.
des Oberbaues: gewöhnliche	. . . . .	1.929 fl.
ausserordentl.	. . . . .	1.403 „
		3.332 „
Erhaltung der Gebäude	. . . . .	2.253 „
Kosten der Locomotiv-Kraft: gewöhnliche	. . . . .	32.200 fl.
ausserordentliche	. . . . .	5.260 „
		37.460 „
Signalement	. . . . .	361 „
Reparaturen der Omnibuswagen	. . . . .	301 „
Regiekosten: des Central-Bureau's	. . . . .	2.191 fl.
„ Ingenieur- „	. . . . .	7.543 „
„ Speditions- „	. . . . .	5.216 „
der Stations-Cassen	. . . . .	2.526 „
		17.476 „
Einhebungs-Provision	. . . . .	1.902 „
Assecuranz-Gebühren	. . . . .	443 „
		Zusammen . 67.695 fl.

Die Oedenburger Eisenbahn-Gesellschaft besitzt keine eigenen Transportmittel, diese werden von der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft, die den Bahnbetrieb für Rechnung der ersteren ausübt, kraft eines abgeschlossenen Vertrages beige stellt. Die wesentlichsten Bedingungen dieses Vertrages sind folgende:

Die Oedenburger Eisenbahn-Gesellschaft vergütet jede Locomotiv-Meile mit 8 fl. für die Gesamtkosten der Zugkraft und mit  $5\frac{1}{4}$  fl. für jede Vorspann-Maschine; sie trägt zugleich die ganze Gefahr des Bahnbetriebes und ist zum Ersatze des Schadens verpflichtet, welcher bei Unfällen aus was immer für einer Ursache entstehen sollte, während die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft für die Mühewaltung bei Besorgung des Bahnbetriebes zwei Percent der wirklich einflussenden Brutto-Einnahme erhält.

##### 5. Lombardisch-venetianische Ferdinands Bahn.

Der Bau dieser Eisenbahn, bestimmt die beiden Hauptstädte des lombardisch-venetianischen Königreiches, Mailand und Venedig, in unmittelbare Verbindung zu bringen, wurde im Jahre 1835 von einer Actien-Gesellschaft angeregt, und begann im Jahre 1840, schritt jedoch langsam vorwärts. Am 13. December 1842 konnte erst die Strecke von Mestre bis Padua ( $3\frac{3}{4}$  Meilen) dem Verkehre übergeben werden; am 14. Januar 1846 erfolgte die Eröffnung der grossen Lagunenbrücke und der Strecke von Padua bis Vicenza und am 7. Februar 1846 wurde die

Strecke von Mailand bis Treviglio (4 Meilen) zum ersten Male befahren. Behufs der schnelleren Vollendung dieser Bahn trat die Gesellschaft dieser Unternehmung mit der Staatsregierung in Unterhandlungen, deren Resultat mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 18. Januar 1846 bestätigt wurde, zu Folge derer die Regierung die Fortsetzung des Baues bis zur Vollendung der Bahn, die Beischaffung des Betriebsmateriales und die Organisation des Betriebes auf Kosten der Gesellschaft übernahm. In Folge der Ereignisse im Jahre 1848 war der Bau dieser Bahn unterbrochen und diese selbst theilweise der Zerstörung ausgesetzt. Seit der Herstellung des Friedens in Italien wird nun an dem Ausbaue rüstig gearbeitet und am 3. Juli 1849 konnte schon die Strecke von Vicenza bis Verona ( $6\frac{1}{4}$  Meile) dem Verkehre geöffnet werden.

In der Richtung von Venedig nach Verona tritt an 40 Strecken eine Steigung der Bahnlinie und an 20 Stellen ein Fallen derselben ein; die Steigung beträgt im Ganzen 52.38 Kl. und das Fallen 24.68 Klaffer. Die Gefällsverhältnisse im Detail lassen sich aus folgender Uebersicht erkennen:

Länge der Strecken mit Steigung von 0.1 bis 0.4 Kl.					4.600 Kl.
"	"	"	"	"	0.5 " 0.9 " 7.716 "
"	"	"	"	"	1.1 " 1.2 " 3.529 "
"	"	"	"	"	1.5 " 1.7 " 4.149 "
"	"	"	"	"	1.8 " 1.9 " 2.292 "
"	"	"	"	"	2.2 " 2.5 " 3.700 "
"	"	"	"	"	3.2 " 3.3 " 4.397 "
"	"	"	"	"	5.5 " 1.560 "
"	"	"	"	"	6.2 " 1.094 "
"	"	"	Fallen	"	0.1 bis 0.3 " 3.822 "
"	"	"	"	"	0.4 " 0.8 " 1.721 "
"	"	"	"	"	1.1 " 1.5 " 2.996 "
"	"	"	"	"	2.0 " 842 "
"	"	"	"	"	3.6 " 1.025 "
"	"	"	"	"	7.7 " 1.531 "

Die grösste Steigung beträgt  $\frac{1}{176}$  auf 1.094 Kl. und die geringste  $\frac{1}{5605}$  auf 1.121 Kl., das grösste Fallen  $\frac{1}{199}$  auf 1.531 Kl. und das geringste  $\frac{1}{6315}$  auf 1.263 Kl. Länge. Auf 30 Strecken in einer Länge von 53.734 Kl. verfolgt die Bahnlinie die gerade Richtung, während sich die Krümmungen, deren grösster Radius 12.301 Kl. und kleinster 368 Kl. ist, auf 7.019 Kl. vertheilen.

In der Richtung von Mailand nach Treviglio steigt die Bahnlinie an 4 Strecken und fällt an eben so vielen. Das Steigen im Ganzen beträgt 10.8 Kl. und das Fallen 7.6 Kl. Eine nähere Einsicht in die Gefällsverhältnisse dieser Bahnlinie gewährt folgende Uebersicht:



Länge der Strecken mit Steigung von	0.3 Kl.	862 Kl.
" " " " " "	3.2 "	905 "
" " " " " "	3.5 "	1.030 "
" " " " " "	3.8 "	5.714 "
" " " " " " Fallen	0.9 "	1.003 "
" " " " " "	1.7 "	832 "
" " " " " "	2.3 "	1.162 "
" " " " " "	2.7 "	762 "

Die grösste Steigung von  $\frac{1}{283}$  ergibt sich auf 905 Kl. und die geringste von  $\frac{1}{2873}$  auf 862 Kl.; das grösste Fallen von  $\frac{1}{282}$  auf 762 Kl. und das geringste von  $\frac{1}{1113}$  auf 1.003 Kl. Länge. Die gerade Richtung wird in einer Länge von 15.142 Kl. beibehalten und Krümmungen, deren Radius überhaupt 1.158 Kl. beträgt, treten an zwei Strecken in einer Länge von 1.105 Kl. auf.

Unter den auf der venetianischen Bahnstrecke ausgeführten Bauten verdient namentlich die 1.800 Kl. lange Lagunenbrücke mit 222 Bogen als eines der grossartigsten Bauwerke Erwähnung. Die übrigen Bau-Objecte betreffen 40 Brücken, worunter die 56 Kl. lange Brücke über die Brenta die grösste, 8 Durchfahrten, 24 Durchlässe, 15 Stationsgebäude und 131 Wächterhäuser. Die auf der lombardischen Strecke ausgeführten Bauten zerfallen in 30 Brücken, worunter die Brücke über die Adda die bedeutendste, in einen Tunnel bei Molena, 7 Durchlässe, 5 Stationsgebäude und 24 Wächterhäuser.

Die Bahn von Venedig bis Verona ist auf der Strecke von Venedig bis Mestre mit einem Doppelgeleise und auf den Stationsplätzen mit Nebengeleisen in einer Länge von 10.195 Kl. versehen, so dass die Länge dieser Bahnstrecke auf einfaches Geleise zurückgeführt im Ganzen 75.724 Kl. beträgt. Die Bahn von Mailand bis Treviglio besitzt ein einfaches Geleise und ist nur auf den Bahnhöfen mit Nebengeleisen in einer Länge von 1.263 Kl. versehen.

Die für die Bahn verwendeten Schienen, theils aus deutschen, theils aus englischen Eisenwerken, wiegen  $13\frac{1}{2}$  Pfund pr. Fuss, liegen seit Vollendung der einzelnen Strecken und sind bis jetzt im geringen Masse durch neue ersetzt worden. Die  $\frac{8}{10}$  Kl. langen Querschwellen aus Lerchen- und Eichenholz liegen auf einer ungefähr einen Fuss hohen Sandbettung und werden zu  $\frac{1}{6}$  jährlich erneuert. Die optischen Telegrafen, deren 121 sich auf der venetianischen Bahnstrecke und 29 auf der lombardischen befinden, bestehen in einer 4 Kl. hohen Stange, an deren Spitzen zwei bewegliche Flügel angebracht sind, die mittelst einer Kette auf- und abwärts bewegt werden können. In der Nacht werden grosse Laternen mit farbigen Gläsern als Signalzeichen verwendet.

Ausserdem besteht auf der Strecke Venedig-Verona ein magnetisch-elektrischer Telegraf, dessen Drähte unterirdisch laufen und deren Apparate nach dem Morse'schen Systeme eingerichtet sind.

Die Entfernung der einzelnen Stationen wird aus folgender Nachweisung ersichtlich:

Von Venedig	bis Mestre . . . . .	4.440	Klafter
„ Mestre	„ Marano . . . . .	4.799	„
„ Marano	bis Dolo . . . . .	1.978	„
„ Dolo	„ zur Brentabrücke .	5.324	„
„ der Brentabrücke	„ Padua . . . . .	2.900	„
„ Padua	„ Pojana . . . . .	7.785	„
„ Pojana	„ Vicenza . . . . .	8.074	„
„ Vicenza	„ Tavernelle . . . . .	3.964	„
„ Tavernelle	„ Montebello . . . . .	4.478	„
„ Montebello	„ Conigo . . . . .	2.962	„
„ Conigo	„ S. Bonifacio . . . . .	3.009	„
„ S. Bonifacio	„ Caldiero . . . . .	4.383	„
„ Caldiero	„ S. Martino . . . . .	3.343	„
„ S. Martino	„ Verona . . . . .	3.162	„
	Venetianischer Theil . . . . .	<u>60.601</u>	„
Von Mailand	bis Limito . . . . .	5.151	„
„ Limito	„ Melzo . . . . .	3.864	„
„ Melzo	„ Cassano . . . . .	3.880	„
„ Cassano	„ Treviglio . . . . .	3.252	„
	Lombardischer Theil . . . . .	<u>16.147</u>	„

Zusammen . 76.748 Klafter.

Die Baukosten dieser Bahn beliefen sich zu Ende October 1850 auf 13,758.585 fl., wovon 11,327.586 fl. auf die venetianische Strecke und 2,430.999 fl. auf die lombardische entfallen. Dieselben theilen sich nach folgenden Rubriken ab:

	Venetianische	Lombardische
	Strecke	
Vorauslagen und Tracirung . . . . .	345.498 fl.	204.243 fl.
Grundeinlösung . . . . .	706.413 „	577.257 „
Unter- und Brückenbau . . . . .	6,028.990 „	733.831 „
Oberbau . . . . .	2,178.951 „	608.799 „
Gebäude . . . . .	1,256.221 „	92.499 „
Bauregie . . . . .	804.688 „	214.370 „
Verschiedene . . . . .	6.825 „	. . .
	<u>Summe . 11,327.586 fl.</u>	<u>2,430.999 fl.</u>

Die Auslagen für die Lagunenbrücke in Venedig erforderten allein 2,327.366 fl., wovon entfallen:

für Grundeinlösung . . . . .	101.982 fl.
„ Brückenbau . . . . .	1,983.755 „
„ Oberbau . . . . .	119.890 „
„ Stationsgebäude . . . . .	121.739 „
	<u>Summe . 2,327.366 fl.</u>

Die Baukosten für die Bahnmeile belaufen sich bei dem venetianischen Theile auf 745.236 fl., bei dem lombardischen auf 607.750 fl. und im Durschnitte auf 716.593 fl.

Die Einrichtungskosten umfassten im Ganzen 1,212.770 fl. und betreffen:

	Venetianische Strecke	Lombardische Strecke
Die Vorauslagen für den Bahnbetrieb . . .	115.673 fl.	16.452 fl.
„ Geräte und Werkzeuge . . . . .	5.677 „	568 „
„ Einrichtung der Werkstätten . . . . .	99.408 „	6.477 „
„ Dampf- und Transport-Wagen . . . . .	844.615 „	123.900 „
Summe .	1,065.373 fl.	147.397 fl.

Nach Procenten berechnet ergeben sich:

	Venetianische Strecke	Lombardische Strecke
für Vorauslagen und Tracirung . . . . .	3·0	8·4
„ Grundeinlösung . . . . .	6·3	23·7
„ Unter- und Brückenbau . . . . .	53·2	30·2
„ Oberbau . . . . .	19·2	25·0
„ Gebäude . . . . .	11·1	3·8
„ Bauregie . . . . .	7·1	8·9
„ Verschiedene . . . . .	0·1	—
Summe .	100·0	100·0
für Vorauslagen für den Bahnbetrieb . . . . .	10·9	11·2
„ Geräte und Werkzeuge . . . . .	0·5	0·4
„ Einrichtung der Werkstätten . . . . .	0·3	4·4
„ Dampf- und Transport-Wagen . . . . .	79·3	84·0
Summe .	100·0	100·0

Ueberhaupt nehmen die Baukosten 91·9% und die Einrichtungskosten 8·1% in Anspruch. Zu diesen Auslagen kommen noch die während des Baues der Bahn bezahlten Zinsen mit 1,815.336 fl., mit deren Zurechnung sich die Gesamt-Auslagen dieser Bahn auf 16,786.691 fl. erhöhen, woran die venetianische Strecke mit 13,755.860 fl. und die lombardische mit 3,030.831 fl. Theil nimmt.

Zu Ende October 1850 waren 45 Locomotive vorhanden (12 von R. Sharp in Manchester, 11 aus der Wien-Gloggnitzer Maschinenfabrik, 10 von Stehlin in Mühlhausen, 8 aus der Wiener-Neustädter Maschinenfabrik und 4 von Maffei in München), wovon jedoch nur 35 im Jahre 1850 in Thätigkeit waren, welche im Ganzen 53.030 Meilen zurücklegten und 118 Pfund Brennstoff auf die Meile verbrauchten. Die Constructions-Verhältnisse der Locomotive, sowie deren Leistungen, Verbrauch an Brennstoff und Schmier-Materiale dann Reparaturkosten im Jahre 1850 sind aus folgender Uebersicht zu entnehmen:

Name der Maschine	Durchmesser des Cylinders	Hub des Kolbens	Durchmesser des Kessels	Länge des Kessels	Ueberdruck auf den Quad.-Zoll	Expansions-Vorrichtung	Verbrauch an Brennstoff	Verbrauch an Schmier-Materialie	Im Jah. 1850 Nutz-meil. zurückgelegt	Reparatur-Auslagen im J. 1850
	Wiener Zoll		Fuss	Pfund	pr. Pfd. u. Meile im Jahre 1850		Gulden			
Adda . . . . .					77-11		127	1-0	818	700
Adige . . . . .					73-36					118
Adria . . . . .					39-19		100	0-3	1.191	963
Alpone . . . . .					77-11		137	1-0	1.645	1.973
Alciato . . . . .	14 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$	39 $\frac{1}{2}$	7'8"	57-37	veränderl.	84	0-4	1.580	2.887
Antenore . . . . .					43-54		100	0-4	3.577	72
Archimede . . . . .	14 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$	39 $\frac{1}{2}$	7'8"	57-37	veränderl.	83	0-5	1.383	1.908
Ariberito . . . . .	14 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$	39 $\frac{1}{2}$	7'11"	63-75	"	82	0-5	1.975	2.297
Bacchiglione . . . . .					73-36					84
Berico . . . . .					77-11		132	0-9	2.011	633
Brenta . . . . .					73-36		161	0-8	103	182
Bucintoro . . . . .					58-34		100	0-6	3.155	175
Cabotta . . . . .	15	22 $\frac{5}{6}$	43 $\frac{1}{2}$	11'11"	73-36	veränderl.		—	1)	—
Cadamosto . . . . .					80-00		157	1-1	1.750	878
Canova . . . . .					77-11		134	0-9	2.580	346
Colombo . . . . .	14 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$	39 $\frac{1}{2}$	7'11"	63-75	veränderl.	91	0-6	1.908	1.869
Dandolo Enrico . . . . .					39-19		110	0-5	545	571
Dante . . . . .					57-60		95	0-6	845	407
Galileo . . . . .	12 $\frac{5}{6}$	17 $\frac{1}{3}$	36	7'8"	39-19	unveränderl.	119	—	1)	—
Galvani . . . . .					80-00		155	1-0	1.195	1.296
Insubria . . . . .	13 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{3}$	40 $\frac{1}{2}$	7'8"	39-19	unveränderl.	101	0-6	1.038	1.844
Italia . . . . .					39-19		107	0-6		64
Lario . . . . .	14 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{1}{3}$	40	12'9"	66-56	veränderl.	152	0-9	1.162	1.524
Leone . . . . .					43-54		87	0-5	1.700	1.103
Marco Polo . . . . .	14	22 $\frac{1}{6}$	39 $\frac{5}{6}$	9'	77-11	veränderl.	119	0-9	1.393	1.394
Milano . . . . .					47-89		94	0-4	3.025	136
Mincio . . . . .					73-36					21
Muzza . . . . .	14 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$	39 $\frac{1}{2}$	7'8"	57-37	veränderl.	90	0-5	1.710	2.048
Oglio . . . . .					70-00					205
Orseolo . . . . .					73-36		166	0-9	503	224
Palladio . . . . .	13 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{3}$	40 $\frac{1}{2}$	7'8"	43-54	unveränderl.	119	0-4	1.060	1.193
Poleni . . . . .					77-11		122	1-1	2.130	608
Sansovino . . . . .					75-32		159	0-8	213	92
Sarpi Paolo . . . . .	12 $\frac{5}{6}$	20 $\frac{1}{12}$	39 $\frac{1}{2}$	9'	47-89	veränderl.	133	0-6	2.085	776
Sealigero . . . . .					77-11		142	1-3	1.485	1.579
Serio . . . . .	15 $\frac{1}{6}$	22	42	12'	70-00	veränderl.				308
Serpente . . . . .					43-54		105	0-3	1.120	1.126
Sile . . . . .					77-11		148	1-1	1.387	499
Sforza . . . . .	14 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$	39 $\frac{1}{2}$	7'8"	57-37	veränderl.	90	0-5	1.843	2.404
Ticino . . . . .					66-56		154	0-9	1.373	1.317
Tiziano . . . . .					75-32		154	0-9	575	1.641
Verri Pietro . . . . .	14 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$	39 $\frac{1}{2}$	7'9"	57-60	veränderl.	79	0-5	698	283
Volta . . . . .					43-54		100	0-5	2.269	351

Die Transportwagen bestanden zu Ende October 1850 in

1 Hofwagen	mit	24 Plätzen
7 Wagen	I. Classe	" 192 "
11 "	I. u. II.	" 528 "
23 "	II.	" 896 "
45 "	III.	" 2.520 "
87 Personenwagen	"	4.160 Plätzen und in
202 Lastwagen	"	16.160 Ctr. Ladungsfähigkeit.

1) Diese beiden Maschinen sind ausser Verwendung gestanden.

Die Betriebs-Ergebnisse dieser Bahn umfassten in der Jahresperiode vom 1. November 1849 bis Ende October 1850:

	Venetianische	Lombardische	Zusammen
	Strecke		
Reisende . . . . .	810.654	230.076	1.040.730
Gepäck . . . . .	37.877	3.903	41.780 Ctr.
Postsendungen . . . . .	6.212	—	6.212 „
Militär-Transporte . . . . .	81.865	—	81.865
Militärgepäck . . . . .	8.487	—	8.487 Ctr.
Frachten . . . . .	302.388	22.237	324.625 „

Nach den einzelnen Monaten gestaltete sich der Personenverkehr auf der Strecke Venedig-Verona in folgender Weise:

M o n a t e	I.	II.	III.	Zusammen	in Procenten
	Wagenklasse				
November 1849 . . . . .	1.126	13.926	42.868	57.920	7.1
December „ . . . . .	799	11.044	34.952	46.795	5.8
Januar 1850 . . . . .	643	9.639	31.224	41.506	5.1
Februar „ . . . . .	690	10.213	33.277	44.180	5.4
März „ . . . . .	766	11.188	35.576	47.530	5.9
April „ . . . . .	994	12.188	40.362	53.544	6.6
Mai „ . . . . .	1.244	13.071	42.673	56.988	7.1
Juni „ . . . . .	1.404	13.816	50.140	65.360	8.1
Juli „ . . . . .	1.822	19.573	63.614	85.009	10.5
August „ . . . . .	1.665	19.846	74.896	96.407	11.9
September „ . . . . .	1.690	20.777	93.873	116.340	14.3
October „ . . . . .	1.681	19.752	77.642	99.075	12.2
Summe . . . . .	14.524	175.033	621.097	810.654	100.0

Hiernach fand der stärkste Verkehr im Monate September und der geringste im Monate Januar statt. Nach den einzelnen Wagenklassen vertheilt sich die Zahl der Reisenden

in der 1. Classe mit . . .	1.8	Percent.
„ „ 2. „ „ . . .	21.6	„
„ „ 3. „ „ . . .	76.6	„

Die durch die Personenbeförderung erzielten Einnahmen beliefen sich auf 608.790 fl., welche sich auf die Person mit 45.6 kr. vertheilen.

Die lombardische Strecke (Mailand-Treviglio) benützten in den einzelnen Monaten:

M o n a t e	I.	II.	III.	Zusammen	in Procenten
	Wagenklasse				
	P e r s o n e n				
November 1849 . . . . .	227	5.468	13.993	19.688	8.6
December „ . . . . .	127	4.529	9.759	14.415	6.3
Januar 1850 . . . . .	102	3.826	8.421	12.349	5.4
Februar „ . . . . .	112	4.082	9.297	13.491	5.9
März „ . . . . .	148	5.002	11.799	16.949	7.4
April „ . . . . .	134	5.270	13.511	18.915	8.2
Mai „ . . . . .	260	5.548	15.230	21.038	9.1
Juni „ . . . . .	233	5.244	13.254	18.731	8.1
Juli „ . . . . .	275	5.872	15.355	21.502	9.3
August „ . . . . .	176	6.594	18.134	24.904	10.9
September „ . . . . .	238	7.686	18.641	26.565	11.5
October „ . . . . .	304	6.595	14.630	21.529	9.3
Summe . . . . .	2.336	65.716	162.024	230.076	100.0

Die Bewegung der Reisenden war sonach im günstigsten Monate (September) mehr als noch einmal so gross, als im ungünstigsten (Januar). Von den beförderten Personen fuhren 1.0% in der ersten Wagenklasse, 28.6% in der zweiten und 70.4% in der dritten. Die Einnahme aus der Personenbeförderung betrug 146.464 fl., wovon auf jeden Einzelnen 38.2 kr. entfallen.

Der Waarentransport im Belaufe von 324.624 Centner vertheilte sich im Jahre 1850 in folgender Weise:

M o n a t e	Venedig- Verona	Mailand- Treviglio	Zusammen	in Procenten
	Z e n t n e r			
November 1849 . . . . .	6.097	738	6.835	2.1
December „ . . . . .	9.997	2.778	12.775	3.9
Januar 1850 . . . . .	27.007	1.763	28.770	8.8
Februar „ . . . . .	24.924	660	25.584	7.9
März „ . . . . .	18.845	1.814	20.659	6.3
April „ . . . . .	17.315	1.448	18.763	5.8
Mai „ . . . . .	16.890	1.822	18.712	5.8
Juni „ . . . . .	18.819	2.079	20.898	6.4
Juli „ . . . . .	30.725	2.299	33.024	10.2
August „ . . . . .	38.709	2.353	41.062	12.7
September „ . . . . .	43.710	2.549	46.259	14.3
October „ . . . . .	49.349	1.934	51.283	15.8
Summe . . . . .	302.387	22.237	324.624	100.0

Seit dem Betriebe der einzelnen Strecken wurden auf dieser Bahn befördert

	Venetianische Strecke	Lombardische Strecke
vom 13. bis Ende December 1842 . . . . .	17.837 Ctr.	—
„ „ „ „ „ 1843 . . . . .	307.424 „	—
„ „ „ „ „ 1844 . . . . .	335.087 „	—
„ „ „ „ „ 1845 . . . . .	330.702 „	—



	Venetianische	Lombardische
	Strecke	
vom 13. bis Ende December 1846 . . . . .	670.289 Ctr.	260.332 Ctr.
„ „ „ „ „ 1847 . . . . .	774.422 „	270.388 „
„ „ „ „ „ 1848 } . . . . .	unbekannt	205.839 „
„ „ „ „ „ 1849 } . . . . .		194.520 „

Von der auf der venetianischen Strecke verführten Gütermenge sind 287.145 Ctr. mit eigenen Lastzügen und 15.242 Ctr. mit den Personenfahrten transportirt worden. Im Durchschnitte wurden für jeden Centner 26·4 kr. und zwar auf der venetianischen Strecke 23·2 kr. und auf der lombardischen 1 fl. 8·9 kr. gezahlt.

Bei Zusammenfassung der Betriebs-Einnahmen ergeben sich im Ganzen 1,040.245 fl., wovon entfallen

	Venetianische	Lombardische
	Strecke	
für den Personen-Transport . . . . .	608.790 fl.	146.464 fl.
„ „ Waaren- „ . . . . .	117.202 „	25.542 „
„ Militär-Transporte (81.865 Mann und 8.487 Ctr. Gepäck) . . . . .	77.521 „	— „
„ den Gepäcks-Transport . . . . .	38.818 „	4.269 „
„ „ Geld- „ . . . . .	6.136 „	— „
„ „ Vieh- „ . . . . .	1.096 „	— „
„ Postsendungen . . . . .	7.021 „	— „
„ ausserordentliche Einnahmen . . . . .	7.386 „	— „
Summe .	863.970 fl.	176.275 fl.

Die Betriebs-Einnahmen vertheilen sich mit 83% auf den venetianischen und mit 17% auf den lombardischen Theil.

Rücksichtlich der Bahnlänge ergibt sich auf ersterer Strecke eine Einnahme von 56.840 fl. und auf letzterer von 44.069 fl. für die Meile.

Die Betriebs-Auslagen umfassten im Jahre 1850 im Ganzen 690.262 fl. und betrafen

	Venetianische	Lombardische
	Strecke	
die allgemeinen Verwaltungs-Auslagen . . . . .	37.583 fl.	10.773 fl.
„ „ Betriebs- „ . . . . .	32.390 „	8.405 „
den Maschinenbetrieb . . . . .	136.316 „	} 39.694 „
die Kosten der Maschinen-Werkstätten . . . . .	115.767 „	
„ „ „ Zugförderung . . . . .	94.232 „	24.640 „
„ Erhaltung der Bahn . . . . .	95.054 „	22.004 „
„ Beaufsichtigung der Bahn . . . . .	35.588 „	9.517 „
„ Reparaturen der Gebäude . . . . .	6.086 „	4.199 „
„ Beleuchtung „ . . . . .	5.007 „	558 „
„ Kosten der Einrichtung und Werkzeuge . . . . .	5.916 „	338 „
„ „ des Stations-Aufsichts-Personales . . . . .	1.415 „	364 „
„ Steuern . . . . .	2.572 „	1.844 „
Summe .	567.926 fl.	122.336 fl.

Unter den Betriebs-Auslagen nahmen die Besoldungen, Taggelder und Löhnungen des Betriebs-Personales allein 369.466 fl. in Anspruch, wovon 300.282 fl. auf die venetianische Strecke und 69.184 fl. auf die lombardische kommen. Diese Summen zerfallen

	Venedig-Verona	Mailand-Treviglio
in Besoldungen des Ober-Personales . . .	68.170 fl.	22.653 fl.
„ Auslagen für die Arbeiter in den Werkstätten zu Mestre, Vicenza, Verona und Mailand . . . . .	83.313 „	20.070 „
„ Auslagen für Aufseher, Wächter, Packer, Träger und Handlanger . . . . .	148.799 „	26.461 „
Summe .	<u>300.282 fl.</u>	<u>69.184 fl.</u>

Die Betriebs-Auslagen wurden von den Betriebs-Einnahmen um 350.013 fl. oder um 33·6% übertroffen.

### 6. Mailand-Como Eisenbahn.

Diese seit dem Jahre 1851 in Staatsregie übergegangene Bahn erstreckt sich von Mailand bis Camerlata (bei Como) in einer Ausdehnung von 44·12 Kilometer (oder 5 $\frac{1}{5}$  österr. Meilen \*), welche sich nach den einzelnen Stationen in folgender Weise abtheilen:

Von Mailand	bis	Sesto . . .	6.736 Meter	oder	3.550 W. Klfr.
„ Sesto	„	Monza . . .	5.883 „	„	3.101 „
„ Monza	„	Desio . . .	6.337 „	„	3.340 „
„ Desio	„	Seregno . .	3.135 „	„	1.653 „
„ Seregno	„	Camnago . .	6.065 „	„	3.197 „
„ Camnago	„	Cucciago . .	10.315 „	„	5.438 „
„ Cucciago	„	Camerlata .	5.654 „	„	2.980 „

Die Bahn ist mit einem einfachen Geleise versehen und nur an den Stationsorten finden sich Doppelgeleise, deren Länge 8.142·9 Meter beträgt.

Die Bahnlinie verfolgt auf 28.510 Meter Länge die gerade Richtung und bildet auf 15 Strecken in einer Ausdehnung von 15.605 M. Krümmungen, deren kleinster Halbmesser 500 und grösster 6.000 M. ist. Die horizontale Linie wird auf 11.177 M. Länge beibehalten, während die Steigung der Bahnlinie im Ganzen 160 M. auf eine Ausdehnung von 32 938 Meter beträgt.

Die Baukosten dieser Bahn beliefen sich zu Ende 1850 auf 3,534.487 fl., wovon entfallen:

auf die Vorauslagen und Tracirung . . . . .	75.615 fl.	oder	2·1 Percent
„ „ Grundeinlösung . . . . .	658.086 „	„	18·6 „
„ den Unter- und Brücken-Bau . . . . .	780.879 „	„	22·1 „
„ „ Oberbau . . . . .	705.361 „	„	19·9 „
„ Gebäude und andere Bau-Auslagen . . . . .	1,170.190 „	„	33·2 „
„ Bauregie und Verwaltung . . . . .	144.356 „	„	4·1 „
Summe .	<u>3,534.487 fl.</u>		<u>100·0</u>

Im Durchschnitte betragen die Baukosten für die Meile 609.394 fl.

Unter den kostspieligeren Bauwerken dieser Bahn sind namentlich zu erwähnen: der Tunnel von Monza (Kosten 84.569 fl.), jener von Cucciago (231.137 fl.) und der Durchstich von Baraggiola (169.260 fl.).

\*) 100 Meter gleich 316·3 W. Fuss.

Die Einrichtungskosten stellen sich auf 473.910 fl. und betreffen		
die Auslagen für Geräthe, Werkzeuge mit . . . . .	36.646 fl.	oder 7·7 %
„ Einrichtungskosten der Werkstätten und		
Gebäude mit . . . . .	478 „	0·1 „
„ Auslagen für die Transportmittel mit . . . . .	436.786 „	92·2 „
	Summe . 473.910 fl.	100·0

Werden hierzu noch die aus dem Baufonde	
bestrittenen Zinsen mit . . . . .	224.036 „
und die verschiedenen Auslagen mit . . . . .	12.328 „
gerechnet, so erhebt sich die Gesamt-	
summe der Bau- und Einrichtungs-	
kosten auf . . . . .	4,244.761 fl.

Diese Summe erhielt ihre Bedeckung:	
durch das Actiencapital von . . . . .	2,450.000 „
„ Anlehen . . . . .	1,896.666 „
„ verschiedene Einnahmen . . . . .	703.977 „
	Summe . 5,050.643 fl.

Die Zahl der für diese Bahn bestimmten Locomotive beläuft sich auf 12, wovon 10 im Jahre 1850 in Verwendung standen. Die eine Hälfte, aus Kessler's Maschinenfabrik in Carlsruhe, ist achträderig und mit Expansions-Vorrichtungen versehen, die andere sechsräderig und ohne diese Vorrichtung. Die Anschaffungskosten derselben mit Einschluss der Tender belaufen sich auf 292.000 fl., wornach sich im Durchschnitte der Preis auf 24.233 fl. stellt. Die übrigen vorhandenen Transportmittel umfassen:

1 Salonwagen	mit . . . . .	24 Plätzen.
6 Wagen I. Classe	„ . . . . .	136 „
7 „ I. u. II. „	„ . . . . .	210 „
22 „ II. „	„ . . . . .	870 „
21 „ III. „	„ . . . . .	1.000 „
<u>57 Personenwagen</u>	„ . . . . .	<u>2.240 Plätzen.</u>
2 Postwagen	„ . . . . .	80 Ctr. Ladungsfähigkeit.
3 Güterwagen	„ . . . . .	130 „
14 Schotterwagen	„ . . . . .	420 „
<u>19 Lastwagen</u>	„ . . . . .	<u>630 „</u>

und 42 andere Lastwagen. Die Anschaffung der Personenwagen nahm 150.783 fl. und jene der Lastwagen 30.007 fl. in Anspruch. Ausserdem standen 6 Personenwagen im Werthe von 1.466 fl. ausser Verwendung.

Die Mailand-Como Bahn wird seit 18. August 1840 von Mailand bis Monza, seit 6. October 1849 bis Camnago, seit 15. November bis Cucciago und seit 7. December 1849 bis Camerlata befahren und beförderte

im Jahre 1841	350.000 Personen	Im Jahre 1846	345.156 Personen
„ „ 1842	334.223 „	„ „ 1847	377.235 „
„ „ 1843	331.063 „	„ „ 1848	356.742 „
„ „ 1844	399.880 „	„ „ 1849	403.733 „
„ „ 1845	368.257 „		

Im Jahre 1850 benützten diese Bahn 572.366 Personen, wofür eine Einnahme von 310.244 fl. erzielt wurde. Im Durchschnitte zahlte jeder Reisende 32·5 kr. und da sämtliche Reisenden im Ganzen 1,702,536 Meilen auf der Bahn zurücklegten für die Meile 10·8 Kreuzer.

Der Personenverkehr vertheilte sich auf die einzelnen Stationen in folgender Weise; es sind

	abgegangen von	angekommen zu	Zusammen
Mailand . . . . .	256.250	241.205	497.455
Monza . . . . .	144.670	156.927	301.597
Camerlata . . . . .	95.147	91.097	186.244
Seregno . . . . .	24.194	25.505	49.699
Cucciago . . . . .	16.958	21.858	38.816
Camnago . . . . .	13.870	15.047	28.917
Desio . . . . .	13.826	13.459	27.285
Sesto . . . . .	7.451	7.268	14.719
Zusammen .	572.366	572.366	1,144.732 Personen.

Aus dieser Uebersicht erhellet, dass der grösste Verkehr auf die beiden Endpunkte der Bahn und auf die Station Monza, einen von den Mailändern viel besuchten Vergnügungsort, entfällt, indem diese drei Stationen allein 86% des Gesamtverkehrs in Anspruch nehmen. Bei einer näheren Zergliederung des Verkehrs dieser drei Stationen ergeben sich folgende Resultate; es fuhren mehr als 10.000 Personen:

von Mailand	nach Monza . . .	139.702	
„ Monza	„ Mailand . . .	125.460	265.162 Personen.
„ Mailand	„ Camerlata . .	68.569	
„ Camerlata	„ Mailand . . .	70.369	138.938 „
„ Mailand	„ Seregno . . .	17.922	
„ Seregno	„ Mailand . . .	16.510	34.432 „
„ Mailand	„ Cucciago . . .	9.642	
„ Cucciago	„ Mailand . . .	8.509	18.151 „
„ Mailand	„ Desio . . . .	7.071	
„ Desio	„ Mailand . . .	7.556	14.627 „
„ Mailand	„ Camnago . . .	7.254	
„ Camnago	„ Mailand . . .	6.985	14.239 „
„ Mailand	„ Sesto . . . .	6.060	
„ Sesto	„ Mailand . . .	5.816	11.876 „
„ Monza	„ Camerlata . .	8.884	
„ Camerlata	„ Monza . . . .	7.383	16.267 „
„ Camerlata	„ Cucciago . . .	10.781	
„ Cucciago	„ Camerlata . .	6.450	17.231 „

Nach den einzelnen Wagenklassen vertheilt sich die Anzahl der Reisenden folgendermassen; es benützten

die 1. Classe	25.079 Personen oder	4.4 Percent.
„ 2. „	196.735 „ „	34.4 „
„ 3. „	350.552 „ „	61.2 „

Der durch den Personen-Transport erzielte Betrag belief sich auf 310.244 fl., woran die einzelnen Wagenklassen folgenden Antheil hatten:

1. Classe mit . . .	21.934 fl. oder	7.1 Percent.
2. „ „ . . .	139.961 „ „	45.1 „
3. „ „ . . .	148.349 „ „	47.8 „

Ausserdem sind noch 8.806 fl. für besondere Fahrбилlete, 494 fl. für den Transport von 77 Equipagen, 78 fl. für die Beförderung von 392 Hunden und 15.193 fl. für Reisegepäck und Waaren eingegangen, so dass die Gesamt-Einnahme auf 334.816 fl. steigt.

Die Betriebs-Auslagen betragen im Jahre 1850 142.951 fl. und wurden von den Einnahmen um 191.865 fl. übertroffen; sie zerfallen in folgende Rubriken:

Erhaltung der Bahn, und zwar:

Unterbau . . . . .	6.851 fl.	
Oberbau . . . . .	11.290 „	
Gebäude und Assecuranz . . . . .	1.404 „	
ausserordentl. durch Ele- mentar-Ereignisse veran- lasste Ausgaben . . . . .	2.435 „	
		21.980 fl.
Bahnaufsicht . . . . .		22.813 „
Feuerungskosten (für Holz und Cokes) . . . . .		42.449 „
Schmier- und Reinigungs-Materiale . . . . .		5.620 „
Reparaturen der Locomotive und Tender . . . . .	8.331 fl.	
„ Transportwagen . . . . .	3.522 „	
		11.853 „
Regie - Auslagen . . . . .		31.681 „
Sonstige „ . . . . .		6.555 „
		<u>Summe . 142.951 fl.</u>

Die Locomotive legten zusammen 17.591 Nutzmeilen zurück; ausserdem wurden sie zur gegenseitigen Unterstützung auf 49, in Reserve auf 21 und zu Probefahrten auf 10 Meilen verwendet.

Zur Feuerung der Locomotive wurden 5.049 Centner Holz und 10.445 Ctr. Cokes benöthiget. Die Bahnaufsicht besorgten 95 Bahnwächter, deren Sold sich jährlich auf 18.920 fl. belief. Ausser dem übrigen angestellten Personale von 106 Köpfen (mit einem jährlichen Gehalte von 39.784 fl.) standen in den Werkstätten 50 Arbeiter zeitweilig in Verwendung.

### 7. Krakauer Eisenbahn.

Die Krakauer Eisenbahn, ein Flügel der Oberschlesischen, welcher sich von Myslowice bis Krakau in einer Länge von  $8\frac{1}{2}$  Meile erstreckt, ging kraft des mit der Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft am 30. April 1849 abgeschlossenen Vertrages in das Eigenthum des Staates über und erhielt die Benennung „östliche Staatseisenbahn“, deren Weiterführung über Bochina und Dembee bis Lemberg bereits in Angriff genommen ist. Der Betrieb der Krakauer Eisenbahn wurde



während der Jahre 1850 und 1851 noch von Seite der Bahngesellschaft für ihre Rechnung geleitet. Die Krakauer Bahn besitzt auf 35.506 Kl. Länge ein einfaches Geleise, auf den Bahnhöfen liegen Nebengeleise in einer Länge von 2.961·8 Kl. Die Länge der horizontalen Strecken vertheilt sich auf 5.412 Kl., die stärkste Steigung von  $\frac{1}{100}$  tritt auf 793 Kl. und die geringste  $\frac{1}{800}$  auf 402 Kl. ein; das grösste Fallen findet mit  $\frac{1}{100}$  auf 1.200 Kl. und das geringste mit  $\frac{1}{800}$  auf 506 Kl. Länge statt.

Im Ganzen tritt eine Steigung auf 16.563 Kl. und ein Fallen der Bahnlinie auf 12.594 Kl. ein. Die Länge der geraden Strecken beträgt 21.526 Kl. und jene der Krümmungen 13.980 Kl., deren kleinster Radius 595 Kl. und grösster 992 Kl. ist.

Das durch Actien gedeckte Anlagecapital dieser Bahn beläuft sich auf 3,240.000 fl., wovon 1,947.312 fl. für den Bau der Bahn, 454.981 fl. für Gebäude, 457.383 fl. für Anschaffung der Betriebsmittel verausgabt wurden. Im Durchschnitte betragen die Auslagen für die Meile 381.118 fl. Die Anschaffung der Locomotive, deren man 8 am Schlusse des Jahres 1850 zählte, nahm 161.700 fl. und deren Instandsetzung 11.263 fl. in Anspruch. Die mit Expansions-Vorrichtung versehenen sechsräderigen Locomotive, deren Cylinder 13 bis 15 Fuss und Kessel 3 Fuss  $1\frac{1}{4}$  Zoll bis 3' 5'' im Durchmesser haben, sind sämmtlich aus Borsig's Fabrik in Berlin und mit Ausnahme von zweien seit dem Betriebe der Bahn (13. October 1847) in Thätigkeit. Dieselben verbrauchten durchschnittlich an Brennmaterial 0·54 Kubikfuss Holz und 145 Pfund Cokes, an Schmiermaterial 0·39 Pfd. auf die Nutzmeile.

Die vorhandenen 18 Personenwagen, welche 840 Plätze enthalten, kosteten 60.295 fl., 10 Gepäckwagen 23.893 fl., 2 Viehwagen 1.800 fl. und 85 Güterwagen (mit einer Ladungsfähigkeit von 9.220 Ctr.) 142.443 fl.

Was die Betriebsergebnisse dieser Bahn im Jahre 1850 betrifft, so wurden im Ganzen 95.757 Personen befördert und hierfür eine Einnahme von 78.895 fl. erzielt, welche sich auf jeden einzelnen mit 49·4 kr. vertheilen.

Von den 95.757 beförderten Personen benützten

die	1.	Wagenklasse	2.559	oder	2·6 %
"	2.	"	20.658	"	21·7 "
"	3.	"	72.540	"	75·7 "

Jeder Reisende hat im Durchschnitte  $5\frac{1}{2}$  Meile auf der Bahn zurückgelegt und für die Meile 8·9 kr. gezahlt.

Mit den Personenfahrten wurden 14.215 Ctr. Reisegepäck befördert, wofür eine Gebühr von 6.456 fl. und für jeden Centner 27·2 kr. eingehoben worden ist.

Der Frachttransport belief sich auf 770.753 Ctr. und die Einnahme hiervon auf 109.179 fl. Jeder Centner Fracht zahlte somit  $8\frac{1}{2}$  kr. und da derselbe die Bahn durchschnittlich auf 6·9 Meilen benützte, für die Meile 1·2 kr.

Ausserdem wurden 1.665 fl. für den Transport von 257 Equipagen, 1.434 fl. für den Transport von Pferden und 16.053 fl. als verschiedene Einnahmen eingehoben.



Die Gesamteinnahme beträgt sonach 213.682 fl. und vertheilt sich auf die Nutzmeile mit 14 fl. 28·6 kr.

Die Ausgaben beliefen sich im Jahre 1850 auf 109.192 fl., wovon entfielen

auf die Bahnverwaltung	47.553 fl. oder 43·6 %
„ „ Transportverwaltung	53.033 „ „ 48·6 „
„ „ allgemeine Verwaltung	8.606 „ „ 7·8 „

Für die Unterhaltung der Bahn wurden 23.357 fl. und für die Instandsetzung und Reparaturen der Locomotive, welche im Ganzen 14.759 Nutzmeilen durchlaufen haben, 6.249 fl. verausgabt. Die Kosten der Zugkraft stellten sich auf 1 fl. 21 kr. für die Nutzmeile.

Die Reparaturkosten betragen auf die Nutzmeile bei den Locomotiven 25·1 kr., bei den Personenwagen 0·72 kr. und bei den Güterwagen 0·97 kr. Im Allgemeinen ergibt sich für die Nutzmeile eine Auslage von 7 fl. 24 kr.

Die reine Einnahme dieser Bahn belief sich im Jahre 1850 auf 61.665 fl., wovon sich das Actiencapital mit 1·9 Percent verzinset.

## II. S t a a t s - E i s e n b a h n e n .

Der Bau der österreichischen Staats-Eisenbahnen, durch die Allerhöchste Entschliessung vom 19. December 1841 ins Leben gerufen, begann im nächstfolgenden Jahre mit aller Thätigkeit sowohl in südlicher, als nördlicher Richtung. Für die südliche Staats-Eisenbahn — bestimmt, die Hauptstadt Wien mit dem ersten Seehafen der Monarchie, Triest, in Verbindung zu bringen — wurde als vorläufiger Ausgangspunct Mürzzuschlag angenommen und die Richtung über Gratz, Cilli, Laibach und von da bis Triest der Uebergang über das Karstgebirge nach sorgfältigen Untersuchungen gewählt. Die Ersteigung des zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag sich erhebenden Berges Semmering, dessen Höhe 4.416 Fuss über den adriatischen Meeresspiegel und von Gloggnitz aus gerechnet 243 W. Kl. beträgt, ist vorzugsweise in Folge der Verbesserungen im Locomotivbaue möglich geworden. Die nördliche Staats-Eisenbahn schliesst sich unmittelbar der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Olmütz und Brünn an, durchzieht Böhmen mit Berührung der Hauptstadt Prag bis zur sächsischen Gränze bei Bodenbach und vereinigt sich mit der sächsisch-böhmischen Eisenbahn.

Die südöstliche Staats-Eisenbahn ward von einer Actiengesellschaft im Jahre 1844 unter den Namen „ungrische Central-Eisenbahn,“ deren Länge sich von der österreichischen Gränze (an der March) bis Pest und von da bis Debreczin und Arad erstrecken sollte, ins Leben gerufen, ging am 5. März 1850 in das Eigenthum des Staates über und wurde nun mit dem ersteren Namen bezeichnet.

Die nördliche und südliche Staats-Eisenbahn wurden in den letzten Jahrgängen der „Tafeln zur Statistik der österreichischen Monarchie“ einer umfassenden technischen Darstellung unterzogen, worauf sich hier berufen wird; es erübrigt nur das auf die südöstliche Staats-Eisenbahn Bezügliche beizufügen.

Die südöstliche Staats-Eisenbahn erstreckt sich von der ungrischen Gränze (bei Neudorf an der March) bis Szolnok (an der Theiss) in einer Länge von 174.228 Klafter oder 43·5 Meilen, berührt in ihrem Laufe die für den Verkehr wichtigen Städte Pressburg und Pest, übersetzt bei Sellye die Waag, erreicht bei Nána die Thalfläche der Donau, welche sie bei Pest wieder verlässt und zieht sich dann ohne Terrainschwierigkeiten durch die grosse ungrische Ebene bis Szolnok. Die Bezeichnung und Entfernung der einzelnen Stationen gibt folgende Uebersicht:

		Wirkliche	Im Betriebe
		Entfernung	
		Wr. Klafter	Oest. Meilen
Von der Marchbrücke nach	Neudorf	1.882·3	1/2
"	Neudorf	"	"
"	Pressburg	7.082·3	2
"	Pressburg	"	"
"	Weinern	5.128·3	1 1/2
"	Weinern	"	"
"	Lanschütz	3.699·8	1
"	Lanschütz	"	"
"	Wartberg	4.599·3	1
"	Wartberg	"	"
"	Diószeg	8.515·6	2
"	Diószeg	"	"
"	Galantha	3.855·0	1
"	Galantha	"	"
"	Sellye	5.882·0	1 1/2
"	Sellye	"	"
"	Tornócz	2.738·0	1/2
"	Tornócz	"	"
"	Tárdosked	5.865·0	1 1/2
"	Tárdosked	"	"
"	Tót-Megyer	2.460·0	1/2
"	Tót-Megyer	"	"
"	Neuhäusel	5.178·0	1 1/2
"	Neuhäusel	"	"
"	Szt. Miklós	6.720·0	1 1/2
"	Szt. Miklós	"	"
"	Köbölkút	9.080·2	2 1/2
"	Köbölkút	"	"
"	Gran-Nána	7.600·0	2
"	Gran-Nána	"	"
"	Szobb	7.400·0	2
"	Szobb	"	"
"	Gr. Marós	6.099·4	1 1/2
"	Gr. Marós	"	"
"	Veröcze	4.799·4	1
"	Veröcze	"	"
"	Waitzen	4.825·0	1
"	Waitzen	"	"
"	Dunakész	9.575·0	2 1/2
"	Dunakész	"	"
"	Palota	4.731·0	1
"	Palota	"	"
"	Pest	4.313·5	1
"	Pest	"	"
"	Steinbruch	4.195·0	1
"	Steinbruch	"	"
"	Vecsés	7.021·5	2
"	Vecsés	"	"
"	Üllő	4.054·8	1
"	Üllő	"	"
"	Monor	4.442·2	1
"	Monor	"	"
"	Pilis	5.592·5	1 1/2
"	Pilis	"	"
"	Alberti-Irsa	3.664·7	1
"	Alberti-Irsa	"	"
"	Czepléd	9.052·1	2 1/2
"	Czepléd	"	"
"	Abony	8.459·6	2
"	Abony	"	"
"	Szolnok	6.716·5	1 1/2
"	Szolnok	"	"

Summe . 174.228·2 Klfr. 44 Meilen.

Die Länge der Bahn von Pressburg bis Szolnok beträgt 165.263·5 Kl., wovon 135.779·1 Kl. auf die geraden Linien und 29.484·4 Kl. auf die Krümmungen entfallen, wie aus der nachstehenden Uebersicht zu entnehmen ist:

Länge der Strecken mit Curven von	180 Klafter Radius	59·5 Klafter
" " " " " "	250	448·8
" " " " " "	300	527·6
" " " " " "	400	907·6
" " " " " "	427	289·0
" " " " " "	460	239·0

Länge der Strecken	mit Curven von	468 Klafter	Radius	144-0 Klafter
"	"	500	"	10.670-0
"	"	512	"	354-7
"	"	555	"	425-0
"	"	591	"	302-5
"	"	600	"	2.481-0
"	"	627	"	486-2
"	"	650	"	80-2
"	"	691	"	364-0
"	"	700	"	1.133-8
"	"	719	"	189-5
"	"	738	"	186-0
"	"	772	"	158-0
"	"	775	"	161-1
"	"	795	"	189-5
"	"	800	"	1.404-2
"	"	829	"	230-4
"	"	1.000	"	4.020-2
"	"	1.118	"	179-5
"	"	1.200	"	535-3
"	"	1.580	"	377-0
"	"	1.950	"	485-0
"	"	1.960	"	442-0
"	"	2.000	"	1.994-4

Hierbei sind alle Krümmungen mit gleichem Radius unter einer Summe angeführt. Auf der Strecke von Pressburg bis zur March beträgt die Länge der geraden Linien 5.879-8 Kl. und jene der Krümmungen 3.084-7 Kl.

Die Gefälls-Verhältnisse lassen sich aus folgender Uebersicht erkennen :

Länge der Strecken mit Steigung von		1.057-0 W. Klft.	Länge der Strecken mit Steigung von		274-0 W. Klft.
"	$\frac{1}{140}$	4.152-0	"	$\frac{1}{3700}$	1.050-0
"	$\frac{1}{150}$	5.318-5	"	$\frac{1}{3050}$	877-5
"	$\frac{1}{200}$	3.310-0	"	$\frac{1}{3500}$	250-0
"	$\frac{1}{250}$	5.924-1	"	$\frac{1}{3450}$	240-0
"	$\frac{1}{300}$	100-0	"	$\frac{1}{4000}$	2.480-0
"	$\frac{1}{350}$	4.647-7	"	$\frac{1}{6450}$	400-0
"	$\frac{1}{400}$	4.319-5	"	$\frac{1}{10000}$	229-0
"	$\frac{1}{450}$	817-0	"	$\frac{1}{10666}$	640-0
"	$\frac{1}{500}$	3.025-2	"	$\frac{1}{12087}$	1.000-0
"	$\frac{1}{550}$	2.282-5	"	$\frac{1}{17777}$	480-0
"	$\frac{1}{600}$	1.601-8	"	$\frac{1}{22758}$	815-3
"	$\frac{1}{700}$	341-0	mit	Fallen von	4.318-8
"	$\frac{1}{750}$	2.186-0	"	$\frac{1}{150}$	440-6
"	$\frac{1}{800}$	1.681-0	"	$\frac{1}{200}$	1.956-9
"	$\frac{1}{900}$	1.910-1	"	$\frac{1}{250}$	7.030-6
"	$\frac{1}{1000}$	4.366-6	"	$\frac{1}{300}$	3.826-5
"	$\frac{1}{1100}$	500-0	"	$\frac{1}{400}$	2.491-4
"	$\frac{1}{1150}$	560-0	"	$\frac{1}{450}$	3.100-1
"	$\frac{1}{1200}$	1.160-6	"	$\frac{1}{500}$	1.668-5
"	$\frac{1}{1250}$	330-0	"	$\frac{1}{550}$	1.904-1
"	$\frac{1}{1400}$	687-5	"	$\frac{1}{600}$	3.552-5
"	$\frac{1}{1500}$	1.930-0	"	$\frac{1}{650}$	1.096-5
"	$\frac{1}{1700}$	221-0	"	$\frac{1}{700}$	2.266-8
"	$\frac{1}{1750}$	3.118-0	"	$\frac{1}{750}$	185-0
"	$\frac{1}{1900}$	628-0	"	$\frac{1}{800}$	1.012-5
"	$\frac{1}{2000}$	3.400-0	"	$\frac{1}{850}$	350-0
"	$\frac{1}{2100}$	338-0	"	$\frac{1}{900}$	200-0
"	$\frac{1}{2200}$	481-0	"	$\frac{1}{1000}$	1.550-0
"	$\frac{1}{2400}$	720-0	"	$\frac{1}{1200}$	390-0
"	$\frac{1}{2500}$	1.000-0	"	$\frac{1}{1300}$	150-0
"	$\frac{1}{2600}$	235-0	"	$\frac{1}{1500}$	478-8

Länge der Strecken mit Fallen von			Länge der Strecken mit Fallen von		
	$\frac{1}{1800}$	450-0 W. Klfr.		$\frac{1}{3750}$	460-0 W. Klfr.
"	$\frac{1}{2000}$	200-0 " "	"	$\frac{1}{4000}$	1.000-0 "
"	$\frac{1}{2200}$	1150-0 " "	"	$\frac{1}{7272}$	560-0 "
"	$\frac{1}{2500}$	500-0 " "	"	$\frac{1}{8000}$	567-0 "
"	$\frac{1}{2600}$	420-0 " "	"	$\frac{1}{9200}$	451-0 "
"	$\frac{1}{3000}$	150-0 " "	"	$\frac{1}{13711}$	466-0 "

Die steigenden Strecken sind im Ganzen 71.188-6 Kl. und die fallenden 44.344-9 Kl. lang. Die Steigung in der Richtung von Szolnok bis Pressburg beträgt überhaupt 46-7 Kl. Die Länge der horizontalen Strecken beläuft sich auf 58.559-8 Kl.

Die südöstliche Staatseisenbahn besitzt ein einfaches Geleise, ist jedoch auf den Bahnhöfen mit Ausweichgeleisen versehen, deren Länge 6-9 Meilen beträgt, mit deren Zurechnung die ganze Länge des Bahngeleises auf 50-4 Meilen steigt. Die Schienen, 12, 15 u. 18 Fuss lang und 15 Pfd. pr. Currentfuss schwer, wurden theils aus den österreichischen Eisenwerken zu Wittkowitz und Prevali, theils aus England bezogen, die Querschweller aus Eichenholz,  $7\frac{1}{2}$  Schuh lang und  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{3}{4}$  Zoll breit, liegen in einer 9 Zoll starken Bettung von Grubenschotter.

Nebst dem elektro-magnetischen Telegrafen sind auf der ganzen Strecke optische Tag- und Nacht-Signale aufgestellt.

Die Tagsignale bestehen aus einer Scheibe von Eisenblech, deren Anstrich in vier Felder getheilt ist, von denen zwei die weisse und zwei die rothe Farbe in der Diagonale tragen. Zum Aufziehen dieser Scheibe dient eine kleine eiserne Winde.

Der Betrieb der Bahnstrecke von Pressburg bis Szolnok (41-3 Meilen) erfolgt von Seite der Staatsverwaltung, während die Strecke von Pressburg bis an die March ( $2\frac{1}{4}$  Meile) der Gesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche sich mittelst des Marchegger-Flügels anschliesst, in Pacht überlassen ist.

Die Eröffnung der einzelnen Strecken der Staatseisenbahnen für den Betrieb erfolgte bezüglich der Zeit in folgender Weise:

am 21. October	1844	von Mürzzuschlag	bis Gratz	12 $\frac{1}{2}$	Meilen
" 24. August	1845	" Olmütz	" Prag	33	"
" 2. Juni	1846	" Gratz	" Cilli	16 $\frac{3}{4}$	"
" 16. Juli	"	" Pest	" Waitzen	4 $\frac{1}{2}$	"
" 1. Septbr.	1847	" "	" Szolnok	13 $\frac{1}{2}$	"
" 20. August	1848	" der March	" Pressburg	2 $\frac{1}{2}$	"
" 1. Januar	1849	" Brünn	" B. Trübau	12	"
" 17. Septbr.	"	" Cilli	" Laibach	11 $\frac{3}{4}$	"
" 1. Juni	1850	" Prag	" Lobositz	11 $\frac{1}{2}$	"
" 1. October	"	" Lobositz	" Aussig	2 $\frac{1}{2}$	"
" 16. "	"	" Waitzen	" Nána	5 $\frac{1}{2}$	"
" 16. December	"	" Nána	" Pressburg	18	"

Was die Verkehrs-Verhältnisse der österreichischen Staatsbahnen betrifft, so wurden auf der südlichen Staatsbahn während der Jahresperiode vom 1. November 1849 bis Ende October 1850 einschliesslich des Militärs 800.223 Personen und 4,251.541 Ctr. Güter, auf der nördlichen vom 1. Mai 1850 an 539.574 Personen und 2,533.205 Ctr. und auf der südöstlichen vom 1. März bis Ende October 1850 210.103 Personen und 1,259.974 Ctr., im Ganzen 1,549.900 Personen und 8,044.720 Ctr. Güter befördert.

Indem nun die Verkehrs-Verhältnisse der drei Haupt-Abtheilungen der österreichischen Staatsbahnen im Detail betrachtet werden, wird mit jenen der südlichen Staatsbahn begonnen, auf welcher in der Periode vom 1. November 1849 bis Ende October 1850 ohne die Militärtransporte 637.198 Personen (605.055 Erwachsene, 32.143 Kinder und Militär, welche die Hälfte des entsprechenden Tarifsatzes zahlten) befördert und wofür 695.750 fl. als Fahrgeld eingenommen wurden. Nach den einzelnen Monaten und Wagenklassen vertheilt sich die Zahl der Reisenden in folgender Weise :

M o n a t e	I.	II.	III.	Zusammen	Percent
	C l a s s e				
November 1849 . . . . .	649	14.808	33.218	48.675	7.6
December „ . . . . .	442	11.911	26.174	38.527	6.0
Januar 1850 . . . . .	387	11.339	20.405	32.131	5.0
Februar „ . . . . .	439	11.794	24.007	36.240	5.7
März „ . . . . .	549	13.314	33.333	47.196	7.6
April „ . . . . .	776	14.513	35.916	51.205	8.0
Mai „ . . . . .	1.080	20.237	45.430	66.747	10.5
Juni „ . . . . .	1.176	18.887	36.361	56.424	8.8
Juli „ . . . . .	1.223	19.866	37.335	58.424	9.2
August „ . . . . .	1.230	23.747	51.554	76.531	12.0
September „ . . . . .	1.232	21.596	46.054	68.882	10.8
October „ . . . . .	1.186	16.212	38.818	56.216	8.8
Summe .	10.369	198.224	428.605	637.198	100.0

Es war hiernach die Summe der Reisenden im Monate August um mehr als das Doppelte grösser als im Monate Januar, auf welchen die geringste Zahl der beförderten Personen fällt. Nach der Jahreszeit abgetheilt wurden in den sechs Sommermonaten (Mai bis October) 383.224 (60.1%) und in den Wintermonaten 253.974 Personen (39.9%) befördert. Hinsichtlich der von den Reisenden benützten Wagenklassen ergeben sich folgende Verhältnisse :

1. Classe mit 1.6 Percent der Summe der Reisenden
2. „ „ 31.1 „ „ „ „ „
3. „ „ 67.3 „ „ „ „ „

Eine genauere Einsicht in die Verhältnisse dieser Bahn erhält man, wenn man die einzelnen Stationen betrachtet, unter welchen ausser den beiden Endpunkten Mürzzuschlag und Laibach, Bruck durch seine Verbindung mit Nord-Steiermark, Gratz als Hauptstadt des Kronlandes, Marburg, Cilli und Steinbrück durch ihre Verbindungen mit Ungern und Croatien als die wichtigsten erscheinen. Die einzelnen Stationen reihen sich bezüglich der Aufnahme der Reisenden (von mehr als 5.000) in folgender Weise :

	Personen		Personen
Gratz . . . . .	128.590	Marburg . . . . .	34.680
Mürzzuschlag . . . . .	49.126	Steinbrück . . . . .	28.346
Laibach . . . . .	45.817	Leibnitz . . . . .	17.221
Cilli . . . . .	40.338	Wildon . . . . .	15.662
Bruck . . . . .	39.480	Spielfeld . . . . .	14.210



	Personen		Personen
Peggau . . . . .	13.882	Ehrenhaus . . . . .	7.631
Pölschach . . . . .	13.179	Sagor . . . . .	7.596
M. Tüffer . . . . .	13.173	Marein . . . . .	7.557
Judendorf . . . . .	12.468	Salloch . . . . .	7.549
Frohnleiten . . . . .	11.758	Pernegg . . . . .	6.092
Kindberg . . . . .	11.429	St. Georgen . . . . .	5.945
Littai . . . . .	10.964	Laase . . . . .	5.760
Gratwein . . . . .	10.719	Bad Tüffer . . . . .	5.655
Kapfenberg . . . . .	10.253	Mixnitz . . . . .	5.604
Kranichsfeld . . . . .	9.655	Kalsdorf . . . . .	5.533
Krieglach . . . . .	9.523		

Zwischen den Hauptstationen führen mehr als 10.000 Personen :

von Gratz	nach Mürrzuschlag . . . . .	18.444 Personen
„ Mürrzuschlag	„ Gratz . . . . .	18.246 „
„ Bruck	„ „ . . . . .	15.518 „
„ Gratz	„ Bruck . . . . .	14.917 „
„ „	„ Marburg . . . . .	11.039 „
„ Marburg	„ Gratz . . . . .	10.806 „

Die durch die Personenbeförderung erzielte Einnahme belief sich auf 695.750 fl., welche gezahlt wurden von Reisenden

in der 1. Wagenklasse mit	55.585 fl. oder 7.1%
„ „ 2. „ „	331.431 „ „ 48.5 „
„ „ 3. „ „	308.734 „ „ 44.4 „
Summe . . . . .	695.750 fl. 100.0

Es zahlte jeder Reisende im Durchschnitte in der 1. Classe 5 fl. 22 kr., in der 2. Classe 1 fl. 40 kr., in der 3. Classe 43 kr. und überhaupt 1 fl. 5.5 kr. Jede Person hat im Durchschnitte in der ersten Wagenklasse 17.87, in der zweiten 9.12, in der dritten 5.40 und im Gesamt-Durchschnitte 6.55 Meilen auf der Bahn zurückgelegt, und zahlte sonach für die Meile 10 Kreuzer.

Mit den Personenfahrten wurden zugleich befördert

23.005 Ctr. Reisegepäck, wofür eine Einnahme von	25.145 fl.
41.191 „ Eilgut	26.896 „
690 Equipagen	16.996 „
212 Pferde	2.512 „
2.001 Hunde	872 „
Summe . . . . .	72.421 fl.

erzielt ward, welche sich nach Hinzurechnung der Ein-

nahmen von Separat-Fahrten . . . . .	5.987 „
von Militär-Transporten (163.025 Mann) . . . . .	195.853 „
und der sonstigen Nebeneinnahmen . . . . .	339 „
auf . . . . .	274.600 fl.

erhöht.

Der Frachtransport auf der südlichen Staatsbahn umfasste im Jahre 1850 im Ganzen 4,251.541 Ctr., wovon 3,701.995 Ctr. auf die gewöhnliche Fracht, 223.252 Ctr. auf Aerarialgüter, und 326.294 Ctr. auf Rechnung des Bahnbetriebes kommen. Von der gewöhnlichen Fracht waren dem Tarife nach Güter



der 1. Classe	2,753.330	Ctr.
„ 2. „	917.809	„
„ 3. „	30.856	„

Summe . 3,701.995 Ctr.,

wofür 1,424.687 fl. an Frachtgebühr entrichtet wurden.

Wie bei dem Personenverkehre treten auch beim Waarentransporte die Stationen Mürzzuschlag, Bruck, Gratz, Marburg, Cilli und Laibach als die bedeutendsten hervor, deren jede mehr als 100.000 Ctr. Verfrachtung aufzuweisen hat. Es sind

	abgegangen von	angekommen zu	Summe
Laibach	1,400.927 Ctr.	425.322 Ctr.	1,826,249 Ctr.
Mürzzuschlag	442.650 „	1,240.538 „	1,683.188 „
Gratz	288.177 „	417.121 „	705.298 „
Bruck	498.791 „	132.348 „	631.139 „
Marburg	222.546 „	70.413 „	292.959 „
Cilli	133.100 „	70.036 „	203.136 „
Kranichsfeld	112.692 „	53.818 „	166.510 „

Nach den einzelnen Stationen entfiel auf den Frachtenverkehr (von mehr als 10.000 Ctr.)

von Mürzzuschlag nach	Laibach	252.770 Ctr.
„ „ „	Gratz	122.300 „
„ „ „	Marburg	19.009 „
„ „ „	Bruck	16.146 „
von Bruck nach	Mürzzuschlag	275.003 „
„ „ „	Gratz	87.402 „
„ „ „	Krieglach	39.004 „
„ „ „	Cilli	18.705 „
„ „ „	Peggau	14.778 „
„ „ „	Leibnitz	11.877 „
„ „ „	Laibach	10.612 „
„ „ „	Marburg	10.012 „
von Gratz nach	Mürzzuschlag	95.988 „
„ „ „	Bruck	55.214 „
„ „ „	Laibach	34.772 „
„ „ „	Marburg	22.561 „
„ „ „	Kapfenberg	10.160 „
von Marburg nach	Mürzzuschlag	72.068 „
„ „ „	Gratz	57.007 „
„ „ „	Laibach	24.561 „
„ „ „	Bruck	13.504 „
„ „ „	Pragerhof	10.191 „
von Cilli nach	Laibach	53.192 „
„ „ „	Mürzzuschlag	52.300 „
von Laibach nach	Mürzzuschlag	738.783 „
„ „ „	Gratz	121.166 „
„ „ „	Bruck	38.026 „
„ „ „	Kranichsfeld	35.292 „
„ „ „	Marburg	14.481 „
„ „ „	Cilli	12.333 „
„ „ „	Pragerhof	10.912 „

von Kranichsfeld nach Laibach . . . . .	49.415 Ctr.
„ „ „ Gratz . . . . .	20.496 „
„ „ „ Cilli . . . . .	14.239 „

Ausserdem erscheinen mit einem Waarenversande von 90.000 bis 60.000 Ctr. Sabor, Pöltschach und Kapfenberg, von 54.000 bis 40.000 Ctr. Trifail und Spielfeld, von 35.000 bis 20.000 Ctr. Mixnitz, Leibnitz, Littai, Steinbrück und Fröhnleiten, von 20.000 bis 13.000 Ctr. Marein, Kindberg, Peggau, Ehrenhaus, Pössnitz, Pragerhof und Markt Tüffer.

Der Transport auf der südlichen Staatsbahn umfasste seit Eröffnung der Strecke von Mürzzuschlag bis Gratz.

		Personen	Frachten
Vom 23. October	1844 bis Ende October 1845 . .	303.125	688.561 Ctr.
„ 1. November	1845 „ „ „ 1846 . .	375.118	1,373.900 „
„ „ „	1846 „ „ „ 1847 . .	473.169	2,494.432 „
„ „ „	1847 „ „ „ 1848 . .	450.468	2,539.953 „
„ „ „	1848 „ „ „ 1849 . .	480.008	3,349.733 „
„ „ „	1849 „ „ „ 1850 . .	637.178	4,251.541 „

Für die im Jahre 1850 verfrachteten 3,701.995 Ctr. Güter wurden 1,424.687 fl. oder für den Centner 23·1 kr. gezahlt. Jeder Centner Fracht benützte die Bahn im Durchschnitte auf 20·2 Meilen und entrichtete für die Meile 1·1 kr. Zu den Einnahmen aus dem Frachtentransporte kommen noch jene für Beförderung von Gütern für den Bahnbetrieb (14.332 fl.), für die k. k. Post (1.556 fl.), dann die verschiedenen Gebühren (Waggelder, Lagerzinse etc. mit 5.553 fl.), wornach sich die Gesamteinnahme auf 1,446.128 fl. erhöht.

Der Verkehr auf der nördlichen Staatsbahn umfasste vom 1. Mai (seit welcher Zeit der Betrieb auf derselben von Seite des Staates geleitet wird) bis Ende October 1850 ohne Militärtransporte 504.551 Personen und 1,954.964 Ctr. gewöhnliche Fracht. \*)

Die Zahl der beförderten Personen vertheilte sich nach den Wagenclassen in folgender Weise :

1. Classe	9.198	Personen	oder	1·8 %
2. „	142.506	„	„	28·3 „
3. „	352.847	„	„	69·9 „

Summe . . 504.551 Personen, worunter 475.525 Erwachsene, 29.026 Kinder und Militär, welche nur die Hälfte des bezüglichen Tarifsatzes zahlten. Die hierdurch erzielte Einnahme betrug bei den Reisenden

in der 1. Classe	48.490 fl.	oder	7·7 %
„ „ 2. „	242.426 „	„	38·8 „
„ „ 3. „	334.538 „	„	53·5 „
Summe . .	625.454 fl.		100·0

Unter den einzelnen Stationen waren jene von Olmütz, Brünn, Pardubitz und Kolin (durch ihre Verbindung mit dem nordöstlichen industriellen Böhmen), Prag, dann die Belustigungsorte in der Nähe von Brünn (Adamsthal und Blansko) und Prag (Bubenč, Rostok und Lobositz) die am meisten befahrenen. Bezüglich der Aufnahme der Reisenden erscheinen die wichtigeren Stationen in folgender Reihe :

\*) Vom 1. November 1849 bis Ende April 1850 wurden 180.769 Personen und 1,452.086 Ctr. Frachten befördert.

Prag . . . . .	128.755	Personen	U. Berkowitz . . . . .	9.813	Personen
Brünn . . . . .	59.430	"	Zwittau . . . . .	9.555	"
Rostok . . . . .	24.537	"	Böhm. Brod . . . . .	9.261	"
Lobositz . . . . .	20.415	"	B. Trübau . . . . .	8.985	"
Kolin . . . . .	19.619	"	Weltrus . . . . .	8.348	"
Pardubitz . . . . .	17.919	"	Skalitz . . . . .	8.022	"
Theresienstadt . . . . .	16.578	"	Wildenschwert . . . . .	8.010	"
Olmütz . . . . .	16.166	"	Elbe-Teinitz . . . . .	6.542	"
Bubeně . . . . .	15.824	"	Podiebrad . . . . .	6.100	"
Raudnitz . . . . .	12.364	"	Müglitz . . . . .	6.089	"
Hohenstadt . . . . .	12.238	"	Přelouč . . . . .	5.445	"
Blansko . . . . .	10.302	"	Zamrsk . . . . .	5.134	"
Adamsthal . . . . .	10.186	"	Chotzen . . . . .	5.120	"

Es wurden mehr als 5.000 Personen befördert: von Prag nach Rostok 19.412 P., nach Bubeně 15.395 P., nach Brünn 14.728 P., nach Lobositz 12.528 P., nach Kolin 10.722 P., nach Pardubitz 6.374 P., nach U. Berkowitz 5.783 P., nach Böhm. Brod 5.497 P., nach Theresienstadt 5.280 P., nach Weltrus 5.153 P.; von Brünn nach Prag 15.298 P., nach Blansko 8.640 P., nach Adamsthal 7.445 P., nach Skalitz 5.724 P., nach Lettowitz 5.167 P.; von Rostok nach Prag 19.334 P., von Lobositz nach Prag 11.928 P., von Kolin nach Prag 10.511 P., von Pardubitz nach Prag 6.032 P., von Theresienstadt nach Prag 5.816 P., nach Raudnitz 5.223 P., von Bubeně nach Prag 8.239 P., von Hohenstadt nach Olmütz 5.250 P., von Blansko nach Brünn 8.375 P., von Adamsthal nach Brünn 8.704 P.

Im Verkehre mit Prag erscheinen die folgenden Stationen als die bedeutendsten:

von Prag	nach Rostok . . . . .	19.412	
" Rostok	" Prag . . . . .	19.334	38.746 Personen
" Prag	" Brünn . . . . .	14.728	
" Brünn	" Prag . . . . .	15.298	30.026 "
" Prag	" Lobositz . . . . .	11.928	
" Lobositz	" Prag . . . . .	12.528	24.456 "
" Prag	" Bubeně . . . . .	15.395	
" Bubeně	" Prag . . . . .	8.239	23.634 "
" Prag	" Kolin . . . . .	10.722	
" Kolin	" Prag . . . . .	10.511	21.233 "
" Prag	" Pardubitz . . . . .	6.374	
" Pardubitz	" Prag . . . . .	6.032	12.406 "
" Prag	" U. Berkowitz . . . . .	6.135	
" U. Berkowitz	" Prag . . . . .	5.783	11.918 "
" Prag	" Böhm. Brod . . . . .	5.497	
" Böhm. Brod	" Prag . . . . .	6.233	11.730 "
" Prag	" Weltrus . . . . .	5.153	
" Weltrus	" Prag . . . . .	6.005	11.158 "
" Prag	" Theresienstadt . . . . .	5.816	
" Theresienstadt	" Prag . . . . .	5.280	11.096 "

Für die 504.551 beförderten Personen wurden 625.454 fl. eingenommen, welche sich mit 1 fl. 14 kr. auf jede einzelne vertheilen. Im Durchschnitte benützte Jeder die Bahn auf 8·4 Meilen und zahlte für die Meile 8·8 kr.

Mit den Personenfahrten wurden ausserdem noch befördert und dafür eingenommen:

20.687 Ctr. Reisegepäck	mit . . . . .	30.476 fl.
269 Equipagen	„ . . . . .	7.097 „
155 Pferde	„ . . . . .	1.920 „
694 Hunde	„ . . . . .	456 „
9.372 Ctr. Eilgut	„ . . . . .	13.826 „
		<u>Summe . 53.775 fl.,</u>

welche sich nach Hinzurechnung der Einnahmen		
von Separat-Zügen . . . . .		4.762 „
„ Militär-Transporten . . . . .		56.895 „
und der verschiedenen Nebengebühren . . . . .		68 „
		<u>auf . 115.500 fl.</u>

erhöht.

Der Frachtransport auf der nördlichen Staatsbahn umfasste 1.954.964 Ctr., wozu noch 578.241 Ctr. Aerarialgüter und 28 k. k. Postwagen kommen. Von der abgesendeten Gütermenge waren dem Tarife nach Güter

der 1. Classe . . . . .	1.395.466 Ctr.	
„ 2. „ . . . . .	419.461 „	
„ 3. „ . . . . .	29.174 „	
		<u>1.844.101 Ctr.</u>

die mittelst Separattrains beförderten Güter betragen . 110.863 „  
mit deren Zurechnung sich der gewöhnliche Frachtenverkehr auf . . . . . 1.954.964 Ctr. belief.

Bei dem Frachtenverkehre treten wie natürlich die Hauptstationen Olmütz, Brünn, Böhm. Trübau (Vereinigungspunct des Brünner Flügels mit der Hauptbahn) und Prag als die verkehrreichsten hervor; ihnen schliessen sich zunächst an Hohenstadt (in Verbindung mit Schlesien), Blansko (mit seinen Eisenwerken), Zwittau (in Verbindung mit dem südlichen Böhmen), Pardubitz, Kolin und Podiebrad (in Verbindung mit dem nordöstlichen Böhmen). Der Frachtenverkehr auf der Strecke von Prag bis Lobositz hatte bei der Kürze der Zeit, seit welcher diese Strecke dem allgemeinen Verkehr übergeben wurde, noch keine Ausdehnung gewinnen können und war am letzten October 1850 zwischen Lobositz und Aussig noch nicht ins Leben getreten.

Die einzelnen Stationen, in welchen Güter (mehr als 10.000 Ctr.) aufgegeben wurden, reihen sich in folgender Weise:

Prag . . . . .	422.847 Ctr.	Pardubitz . . . . .	83.756 Ctr.
Brünn . . . . .	421.561 „	Zwittau . . . . .	72.362 „
Olmütz . . . . .	233.245 „	Kolin . . . . .	72.090 „
Böhm. Trübau . . . . .	124.190 „	Blansko . . . . .	62.724 „

Hohenstadt . . . . .	56.260 Ctr.	Chotzen . . . . .	19.604 Ctr.
Podiehrad . . . . .	52.772 "	Adamsthal . . . . .	19.289 "
Müglitz . . . . .	40.009 "	Zamrsk . . . . .	19.277 "
Lobositz . . . . .	37.750 "	Landskron . . . . .	17.730 "
Wildenschwert . . . . .	32.061 "	Stefanau . . . . .	17.565 "
Littau . . . . .	31.663 "	Elbe-Teinitz . . . . .	12.448 "
Lettowitz . . . . .	27.897 "	Raudnitz . . . . .	11.225 "
Skalitz . . . . .	20.476 "		

Zwischen den 4 Hauptstationen gestaltete sich der Verkehr folgendermassen :

von Brünn	nach Prag . . . . .	164.368 Ctr.	
" Prag	" Brünn . . . . .	170.692 "	335.060 Ctr.
" Prag	" Olmütz . . . . .	52.886 "	
" Olmütz	" Prag . . . . .	44.724 "	97.610 "
" Brünn	nach Olmütz . . . . .	7.500 "	
" Olmütz	" Brünn . . . . .	13.086 "	20.586 "
" Böhm. Trübau	" Brünn . . . . .	10.342 "	
" Brünn	" Böhm. Trübau	2.495 "	12.837 "
" Olmütz	" Böhm. Trübau	1.093 "	
" Böhm. Trübau	" Olmütz . . . . .	174 "	1.267 "
" Böhm. Trübau	" Prag . . . . .	267 "	
" Prag	" Böhm. Trübau	284 "	551 "

Ausserdem wurden mehr als 10.000 Ctr. versendet : von P r a g nach Kolin 35.087 Ctr., nach Böhm. Brod 34.340 Ctr., nach Pardubitz 25.744 Ctr., nach Adamsthal 13.362 Ctr., nach Lobositz 10.653 Ctr., nach Podiehrad 10.357 Ctr., nach Elbe-Teinitz 10.290 Ctr., nach Hohenstadt 10.076 Ctr.; von Brünn nach Skalitz 65.011 Ctr., nach Podiehrad 46.672 Ctr., nach Pardubitz 29.219 Ctr., nach Zwittau 28.757 Ctr., nach Hohenstadt 14.941 Ctr.; von Olmütz nach Hohenstadt 63.378 Ctr., nach Stefanau 46.609 Ctr., nach Littau 16.346 Ctr.; von Trübau nach Lotsehnau 110.963 Ctr.; von Stefanau nach Hohenstadt 15.896 Ctr.; von Littau nach Olmütz 21.087 Ctr.; von Müglitz nach Olmütz 15.921 Ctr.; von Hohenstadt nach Olmütz 30.833 Ctr., nach Brünn 12.249 Ctr.; von Adamsthal nach Brünn 18.404 Ctr.; von Blansko nach Brünn 46.497 Ctr.; von Skalitz nach Brünn 17.561 Ctr.; von Lettowitz nach Blansko 14.223 Ctr., nach Brünn 11.934 Ctr.; von Zwittau nach Brünn 63.707 Ctr.; von Wildenschwert nach Brünn 14.505 Ctr., nach Böhm. Trübau 12.645 Ctr.; von Chotzen nach Brünn 11.945 Ctr.; von Pardubitz nach Brünn 52.482 Ctr., nach Prag 12.138 Ctr.; von Kolin nach Prag 37.900 Ctr., nach Brünn 14.958 Ctr.; von Podiehrad nach Böhm. Brod 41.992 Ctr.; von Lobositz nach Prag 27.704 Ctr.

Der Transport auf der nördlichen Staatsbahn umfasste seit Eröffnung der Strecke von Olmütz bis Prag :

Vom 1. September 1845 bis Ende October 1845 . . . . .	Personen	Frachten
" 1. November 1845 " " " 1846 . . . . .	46.983	—
" " " 1846 " " " 1847 . . . . .	352.318	1,157,671 Ctr.
" " " 1847 " " " 1848 . . . . .	386.692	8,356.671*) "
" " " 1848 " " " 1849 . . . . .	312.354	1,827 438 "
" " " 1849 " " " 1850 . . . . .	320.739	2,658.479 "
" " " 1849 " " " 1850 . . . . .	685.320	4,231.786 "

\*) Darunter 4,404.433 Ctr. für den Bahnbetrieb.



Für den Transport der im Jahre 1850 verfrachteten 1,954.964 Ctr. wurden 503.179 fl. eingenommen, wornach auf den Centner im Durchschnitte eine Frachtgebühr von 15·4 kr. entfällt. Da jeder Centner durchschnittlich 16·2 Meilen befördert wurde, so zahlte er für die Meile 1·0 kr.

Zu den Einnahmen aus dem Waarentransporte sind noch die verschiedenen Gebühren (Waggebühr, Lagerzinse, Assecuranz etc.) mit 15.266 fl. zu rechnen, mit deren Zurechnung die Einnahmen auf 518.445 fl steigen.

Der Verkehr auf der südöstlichen Staatsbahn, zerfällt in zwei von einander geschiedene Theile, deren einer die Strecke von Szolnok bis Gran umfasst und unter unmittelbarer Verwaltung des Staates steht, während der andere Theil von Pressburg bis an die March der Gesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Pacht überlassen ist. Hier werden blos die Betriebs-Ergebnisse der unter der Staatsregie stehenden Strecke erörtert.

Vom 1. Januar bis Ende October 1850 wurden auf der Strecke von Szolnok bis Waitzen und seit 15. October 1850 bis Gran 210.103 Personen befördert, wovon benützten:

die 1. Classe . . .	7.324 Personen oder	3·5 %
„ 2. „ . . .	94.555 „	45·0 „
„ 3. „ . . .	108.224 „	51·5 „

Unter den einzelnen Stationen sind die beiden Endpunkte Szolnok und Waitzen, dann Pest und Czepléd (durch die Verbindung mit dem südlichen Ungern) die am meisten befahrenen. Bezüglich der Aufnahme der Reisenden reihen sich die Stationen in folgender Weise:

Pest . . . . .	98.603 Personen	Pilis . . . . .	2.301 Personen
Szolnok . . . . .	30.570 „	Monor . . . . .	2.618 „
Waitzen . . . . .	28.456 „	Üllő . . . . .	2.241 „
Czepléd . . . . .	14.551 „	Dunakécsz . . . . .	1.998 „
Palota . . . . .	9.244 „	Vecsés . . . . .	1.709 „
Abony . . . . .	7.839 „	Gran . . . . .	524 „
Alberti-Irsa . . . . .	5.977 „	Szobb, Gr. Marós	
Steinbruch . . . . .	2.364 „	und Veröcze . . . . .	1.108 „

Pest nimmt hiernach mit beinahe der Hälfte (47%), Szolnok mit 14·5%, Waitzen mit 13·5% und Czepléd mit 6·9% an dem Personenverkehre Theil.

Zwischen diesen vier Hauptstationen fand folgender Verkehr statt. Es fuhren:

von Pest	nach Szolnok . . .	22.594	
„ Szolnok	„ Pest . . . . .	55.286	77.880 Personen
„ Pest	„ Waitzen . . . . .	41.467	
„ Waitzen	„ Pest . . . . .	26.636	68.103 „
„ Pest	„ Czepléd . . . . .	9.632	
„ Czepléd	„ Pest . . . . .	9.906	19 538 „



Ausserdem benützten die Bahn			
von Pest	nach Palota . . . . .	8.531	
„ Palota	„ Pest . . . . .	7.540	16.071 Personen
„ Pest	„ Alberti-Irsa . . . . .	3.466	
„ Alberti-Irsa	„ Pest . . . . .	3.271	6.737 „
„ Pest	„ Abony . . . . .	3.390	
„ Abony	„ Pest . . . . .	3.297	6.687 „
„ Szolnok	„ Abony . . . . .	3.025	
„ Abony	„ Szolnok . . . . .	2.521	5.546 „

Die Einnahme aus der Personenbeförderung betrug 223.995 fl., wornach jeder Reisende im Durchschnitte 1 fl. 4 kr. und für die Meile, da er die Bahn auf 5·8 Meilen durchschnittlich benützte, 11·0 kr. zahlte. Mit den Personenfahrten wurden noch befördert und hierfür eingenommen:

31.308 Ctr. Reisegepäck	für . . . . .	24.035 fl.
1.304 „ Eilgut	„ . . . . .	1.011 „
360 Equipagen	„ . . . . .	4.564 „
293 Pferde	„ . . . . .	1.847 „
659 Hunde	„ . . . . .	278 „
	Summe . . . . .	31.735 fl.,
wozu noch . . . . .		37.288 „

für Militärtransporte kommen.

Der Frachtransport auf der Strecke von Szolnok bis Waitzen umfasste vom 1. Januar bis letzten October 1850 1,259.974 Ctr., worunter sich 100.939 Ctr. Aerarialgüter befanden. Von den 1,159.035 Ctr. gewöhnlicher Fracht waren dem Tarife nach Güter

der 1. Classe . . . . .	1,114.341 Ctr. oder 96·1 %
„ 2. „ . . . . .	41.101 „ „ 3·6 „
„ 3. „ . . . . .	3.593 „ „ 0·3 „

Die einzelnen Stationen, in welchen Güter aufgegeben oder abgeladen wurden, reihen sich in folgender Art:

Stationen	Aufgegeben	Angekommen	Zusammen
	C e n t n e r		
Pest . . . . .	82.330	1,001.624	1.083.954
Szolnok . . . . .	944.002	84.283	1,028.285
Waitzen . . . . .	27.919	19.497	47.416
Czegléd . . . . .	24.988	10.191	35.179
Vecsés . . . . .	25.967	2.202	28.169
Abony . . . . .	22.093	8.039	30.132
Gran . . . . .	—	19.898	19.898
Perczel . . . . .	15.473	—	15.473
Alberti-Irsa . . . . .	7.072	6.522	13.594
Monor . . . . .	5.104	2.575	7.679
Pilis . . . . .	1.826	3.051	4.877
Üllő . . . . .	2.061	521	2.582
Steinbruch . . . . .	36	441	477
Palota . . . . .	220	192	412

Den Verkehr der beiden Hauptstationen Pest und Szolnok macht folgende Nachweisung ersichtlich. Es wurden befördert:

von Pest	nach Szolnok	43.173	
„ Szolnok	„ Pest . . . .	933.260	976.433 Ctr.
„ Pest	„ Czepléd . . .	7.337	
„ Czepléd	„ Pest . . . .	24.775	32.112 „
„ Pest	„ Abony . . . .	6.813	
„ Abony	„ Pest . . . .	21.246	28.059 „
„ Pest	„ Waitzen . . .	19.283	
„ Waitzen	„ Pest . . . .	7.855	27.138 „
„ Pest	„ Alb. Irsa . . .	3.465	
„ Alb. Irsa	„ Pest . . . .	6.300	9.765 „
„ Pest	„ Monor . . . .	1.203	
„ Monor	„ Pest . . . .	4.802	6.005 „
„ Pest	„ Üllő . . . .	455	
„ Üllő	„ Pest . . . .	1.821	2.276 „
„ Szolnok	„ Vecsés . . . .	1.357	
„ Vecsés	„ Szolnok . . .	22.530	23.887 „
„ Perczel	„ . . . .		15.473 „
„ Szolnok	„ Alb. Irsa . . .	2.728	
„ Alb. Irsa	„ Szolnok . . .	61	2.789 „
„ Szolnok	„ Pilis . . . .	2.478	
„ Pilis	„ Szolnok . . .	17	2.495 „

Dem Tarife nach wurden als Frachtgebühr entrichtet für die Güter

der 1. Classe . . . .	340.149 fl. oder 94.7 %
„ 2. „ . . . .	17.229 „ „ 4.8 „
„ 3. „ . . . .	2.095 „ „ 0.5 „
Summe . . . . .	359.473 fl. 100.0

welche sich nach Zurechnung der Nebengebühren mit 8.911 fl. auf 368.384 fl. erhöht. Im Durchschnitte zahlte jeder Centner Fracht 18.6 kr., und da er die Bahn durchschnittlich auf 12.5 Meilen benützte, für die Meile 1.5 kr.

Seit dem Betriebe der einzelnen Strecken der südöstlichen Staatsbahn wurden auf derselben befördert:

	Personen	Frachten
vom 16. Juli bis Ende December 1846 . .	142.360	
„ 1. Januar „ „ 1847 . .	324.202	260.640 Ctr.
„ „ „ „ 1848 . .	368.877	1,186.461 „
„ „ „ „ 1849 . .	149.112	593.899 „

Bei der Zusammenfassung der Hauptresultate, wie sie sich bei den österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1850 (bezüglich der drei Hauptabtheilungen in ungleichen Perioden) dargestellt haben, ergibt sich, dass auf denselben im Ganzen 1,549.900 Personen (einschliesslich der Militärtransporte) befördert wurden, und zwar auf der südlichen Staatsbahn vom 1. November 1849 bis Ende October 1850 800.223 Personen (worunter 163.025 Mann Militär), auf der nördlichen vom

1. Mai bis Ende October 1850 539.574 Personen (worumter 35.023 Mann Militär) und auf der südöstlichen vom 1. Januar bis Ende October 1850 210.103 Personen. Die Einnahmen aus dem Personentransporte beliefen sich nach Zurechnung jener für Militär-Transporte, Separatzüge und für die mit den Personenfahrten sonst noch beförderten Gegenstände auf 2,004.322 fl., wovon 970.350 fl. auf die südliche Staatsbahn, 740.954 fl. auf die nördliche und 293.018 fl. auf die südöstliche entfallen. Wird bei der Personenbeförderung weder auf die Militärtransporte, noch auf die anderweitig erzielten Einnahmen Rücksicht genommen, so stellen sich folgende Zahlen dar:

Südliche Staatsbahn . .	637.198 Personen	695.750 fl. Einnahme
Nördliche „ . .	504.551 „	625.454 „ „
Südöstliche „ . .	210.103 „	223.995 „ „
Zusammen .	1,351.852 Personen	1,543.199 fl. Einnahme

Von diesen Personen benützten in Percenten ausgedrückt die

	erste	zweite	ritte
	C l a s s e		
auf der südlichen Staatsbahn . . .	1·6	31·1	67·3
„ „ nördlichen „ . . .	1·8	28·3	69·9
„ „ südöstlichen „ . . .	3·5	45·0	51·5
im Durchschnitte .	1·9	32·2	65·9

Die Verhältnisszahlen der Einnahmen nach den einzelnen Wagenklassen ergeben für die

	erste	zweite	ritte
	C l a s s e		
bei der südlichen Staatsbahn . .	7·1 %	48·5 %	44·4 %
„ „ nördlichen „ . .	7·7 „	38·8 „	53·5 „

Jede Person zahlte durchschnittlich 1 fl. 5·5 kr. auf der südlichen Staatsbahn, 1 fl. 14 kr. auf der nördlichen, 1 fl. 4 kr. auf der südöstlichen und für die Meile beziehungsweise 10·0, 8·8 und 11·0 Kreuzer.

Der Frachtransport auf den Staatsbahnen umfasste im Ganzen 8,044.720 Centner, wovon 4,251.541 Ctr. auf die südliche Staatsbahn, 2,533.205 Ctr. auf die nördliche und 1,259.974 Ctr. auf die südöstliche entfallen. Die gewöhnliche Frachtmenge, welche sich nach Abschlag der Aerarial-Frachten und der für den Bahnbetrieb beförderten Güter ergibt, betrug

auf der südlichen Staatsbahn . . .	3,701.995 Ctr.,
„ „ nördlichen „ . . .	1,954.964 „
„ „ südöstlichen „ . . .	1,159.035 „
Zusammen .	6,815.994 Ctr.

für deren Transport eingenommen wurden

auf der südlichen Staatsbahn . . .	1,424.687 fl.
„ „ nördlichen „ . . .	503.179 „
„ „ südöstlichen „ . . .	359.473 „
Zusammen .	2,287.339 fl.

Für jeden Centner Fracht wurden im Durchschnitte 23·1 kr. auf der südlichen Staatsbahn, 15·4 kr. auf der nördlichen und 18·6 kr. auf der südöstlichen entrichtet; jeder Centner zahlte für die Meile beziehungsweise 1·1, 1·0 und 1·5 Kreuzer.

Werden die Einnahmen aus dem Personen- und Frachten-Transporte einander gegenüber gestellt, so ergeben sich folgende Verhältnisszahlen:

		Einnahmen aus dem	
		Personen-	Frachten-
		T r a n s p o r t e	
Südliche	Staatsbahn . . . . .	40·2 %	59·8 %
Nördliche	„ . . . . .	58·8 „	41·2 „
Südöstliche	„ . . . . .	44·4 „	55·6 „
Im Durchschnitte .		46·2 %	53·8 %

## U e b e r s i c h t .

Nachdem die Verhältnisse der österreichischen Eisenbahnen einer umständlichen Darstellung unterzogen worden sind, erübriget nur noch zur Gewinnung eines sicheren Massstabes für die Beurtheilung dieser Verhältnisse die Hauptresultate zusammenzufassen und übersichtlich darzustellen.

Die Baukosten der österreichischen Eisenbahnen beliefen sich auf 156,487.256 fl. und vertheilen sich auf die einzelnen Bahnen in folgender Weise:

		im Ganzen	für die Meile
Budweis-Gmundner Bahn . . . . .		2,145.123 fl.	82.505 fl.
Pressburg-Tyrnauer „ . . . . .		1,071.617 „	126.073 „
Prag-Lahnaer „ . . . . .		461.220 „	61.496 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . .		21,606.032 „	404.607 „
Wien-Gloggnitzer } Wien-Brucker }	Bahn . . . . .	10,812.674 „	745.701 „
Oedenburg-Katzelsdorfer Bahn . . . . .		2,233.282 „	603.590 „
Lombardisch-venetianische „ . . . . .		13,758.585 „	716.593 „
Mailand-Como Bahn . . . . .		3,534.487 „	609.394 „
Krakauer Bahn . . . . .		2,402.293 „	269.920 „
Südliche Staatsbahn . . . . .		40,825.146 „	949.422 „
Nördliche „ . . . . .		37,910.788 „	612.090 „
Südöstliche „ . . . . .		19,726.009 „	453.471 „

Hierbei ist zu bemerken, dass unter den Baukosten der Privatbahnen die während der Bauzeit aus dem Bauфонде gezahlten Zinsen nicht enthalten sind, welche sich im Ganzen auf 4,489.118 fl. belaufen, und dass die Bauauslagen der Staatsbahnen die bis Ende October 1851 hierfür verausgabten Summen umfassen, wie sie in dem ersten Hefte dieser Mittheilungen angegeben sind. Die Baukosten der südlichen Staatsbahn erscheinen deshalb so bedeutend, weil sie auch die Auslagen für den Bau der Bahnstrecken über den Semmering und von Laibach bis Triest enthalten.

Die Einrichtungskosten der Bahnen betragen 25,459.542 fl., u. zwar:

	im Ganzen	für die Meile
bei der Budweis-Gmundner Bahn . . .	418.721 fl.	16.105 fl.
„ „ Pressburg-Tyrnauer „ . . .	160.671 „	18.902 „
„ „ Prag-Lahnaer Bahn . . . . .	99.100 „	13.213 „
„ „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	5.797.487 „	108.567 „
„ „ Wien-Gloggnitzer } Bahn . . . . .	2,931.883 „	202.198 „
„ „ Wien-Brucker }		
„ „ Oedenburg-Katzelsdorfer Bahn .	53.408 „	14.055 „
„ „ lombardisch-venetianischen Bahn	1,212.770 „	63.165 „
„ „ Mailand-Como Bahn . . . . .	473.910 „	81.709 „
„ „ Krakauer Bahn . . . . .	457.383 „	51.975 „
„ „ südlichen Staatsbahn . . . . .	4,852.341 „	112.845 „
„ „ nördlichen „ . . . . .	5,257.813 „	84.803 „
„ „ südöstlichen „ . . . . .	3,744.055 „	86.070 „

Das auf die österreichischen Eisenbahnen verwendete Capital beträgt sonach mit Einschluss der aus den Baufonden entnommenen Zinsen und sonstigen Beträge 186,435.916 fl., wovon 4,731.296 fl. auf die 3 Pferdebahnen, 69,398.468 fl. auf die Privat-Locomotivbahnen und 112,306.152 fl. auf die Staatsbahnen entfallen.

Werden zu den für die Staatsbahnen verwendeten Summen noch jene für die im Bau begriffenen Strecken mit 1,276.011 fl. und für die vom Staate eingelösten Bahnen mit 10,383.959 fl., dann die für die lomb. venet. Bahn verausgabte Summe von 5,946.817 fl. zugerechnet, so ergibt sich für die Staatsbahnen ein Aufwand von 129,912.939 fl. und für die Privatbahnen (ohne die Mailand-Como Bahn, auf welche 224.036 fl. Zinsen aus dem Baufonde entfallen und ohne die Krakauer Bahn) von 67,037.655 fl.

Das Verhältniss der Bauauslagen zu den Einrichtungskosten ist bei den einzelnen Bahnen ein verschiedenes; es betragen die

	Bauauslagen	Einrichtungskosten
Budweis-Gmundner Bahn . . . . .	83·7 Percent	16·3 Percent
Pressburg-Tyrnauer „ . . . . .	87·0 „	13·0 „
Prag-Lahnaer „ . . . . .	82·3 „	17·7 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	78·9 „	21·1 „
Wien-Gloggnitzer } Bahn . . . . .	78·7 „	21·3 „
Wien-Brucker }		
Oedenburg-Katzelsdorfer Bahn .	97·7 „	2·3 „
Lombardisch-venetianische „ .	91·9 „	8·1 „
Mailand-Como Bahn . . . . .	88·2 „	11·8 „
Krakauer Bahn . . . . .	84·0 „	16·0 „
Südliche Staatsbahn) . . . . .	89·4 „	10·6 „
Nördliche „ . . . . .	86·8 „	12·2 „
Südöstliche „ . . . . .	83·8 „	16·2 „

Bei Zusammenfassung der Betriebs-Ergebnisse der österreichischen Eisenbahnen ist vor Allem zu bemerken, dass das Betriebsjahr 1850 nicht eine gleiche Periode umfasst; dasselbe beginnt bei den Staatsbahnen und der lombardisch-vene-

tianischen Bahn mit 1. November, bei der Wien-Gloggnitzer, Wien-Brucker und Oedenburger Bahn mit 1. December 1849 und bei den übrigen Bahnen mit Ausschluss der Budweis-Linzer Bahn, welche nur vom 20. März bis Ende October im Betriebe stand, mit 1. Januar 1850. Die Betriebs-Ergebnisse weisen eine Personen-Frequenz von 6,100.179 Reisenden und einen Waaren-Transport von 22.146.697 Ctr. nach; nach den einzelnen Bahnen ergab sich eine Beförderung von

	Personen	Frachten
auf der Budweis-Gmündner Bahn . . . . . 1)	176.366	1,883.411 Ctr.
„ „ Pressburg-Tyrnauer „ . . . . .	107.661	429.177 „
„ „ Prag-Lahnaer Bahn . . . . .	—	2) 818.556 „
„ „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . .	1,096.668	5,659.411 „
„ „ Wien-Gloggnitzer Bahn . . . . .	1,291.235	3) 3,573.344 „
„ „ Wien-Brucker Bahn . . . . .	109.582	4) 312.583 „
„ „ Oedenburg-Katzelsdorfer Bahn . . . . .	77.320	503.470 „
„ „ lombardisch-venetianischen Bahn . . . . .	1,040.730	5) 324.624 „
„ „ Mailand-Como Bahn . . . . . 2)	598.347	— „
„ „ Krakauer Bahn . . . . .	95.757	770.753 „
„ „ südlichen Staatsbahn . . . . .	637.198	3,701.995 „
„ „ nördlichen „ . . . . . 3)	685.320	3,407.050 „
„ „ südöstlichen „ . . . . .	210.103	1,091.783 „
Zusammen . . . . .	6,126.287	22,475.857 Ctr.

Hierbei sind die Militär-Transporte (824.201 Mann) nicht mitgerechnet, welche die Personenbeförderung auf 6,950.488 erhöhen, sowie bei dem Waaren-Transporte das Gewicht des Reisegepäckes, der Eilgüter, Postsendungen, der Equipagen, der Pferde etc. nicht berücksichtigt wurde; das Gewicht des beförderten Reisegepäckes und der Eilgüter betrug 516.725 Ctr. (worunter 94.988 Ctr. Militärgepäck). Ferner wurden auf den Staatsbahnen 1,542.469 Ctr. (1,023.166 Ctr. Aerarialgüter und 519.303 Ctr. für den Bahnbetrieb), auf der Budweis-Gmündner Bahn 86.181 Ctr. und auf der Nordbahn 714.412 Ctr. in eigener Regie, befördert, so dass das Gewicht des gesammten Güter-Transportes auf 25,335.644 Ctr. steigt.

Die Vertheilung der Reisenden nach den Wagenklassen hängt zunächst von der Bestimmung der Bahn, ob sie dem allgemeinen Verkehre oder dem Vergnügen diene, dann von der Höhe des Tarifes ab.

1) Hierunter 127 Personen bei den Spazierfahrten.

2) Hierunter 25.981 Personen, welche die Bahn unter besonderen Begünstigungen benützten.

3) Die Betriebs-Ergebnisse der nördlichen Staatsbahn umfassen die Jahresperiode vom 1. November 1849 bis Ende October 1850.

4) Nach den besonderen Vorlagen.

5) Hierunter 214.298 Ctr. für Vieh-Transporte.

6) „ 114.802 „ „ „



## Von den beförderten Personen fahren in der

Stationen	ersten	zweiten	dritten
	C l a s s e		
Budweis - Linzer Bahn . . . . .	—	46.5	53.5 %
Linz - Gmundner „ . . . . .	1.0	21.6	77.4 „
Kaiser Ferdinands - Nordbahn . . . . .	4.5	21.0	74.5 „
Wien - Gloggnitzer Bahn . . . . .	3.6	22.8	73.6 „
Wien - Brucker Bahn . . . . .	—	21.3	78.7 „
Oedenburg - Katzelsdorfer Bahn . . . . .	3.3	20.9	75.8 „
Lombardisch-venetianische „ . . . . .	1.6	23.1	75.3 „
Mailand - Como Bahn . . . . .	4.4	34.4	61.2 „
Krakauer Bahn . . . . .	2.6	21.7	75.7 „
Südliche Staatsbahn . . . . .	1.6	31.1	67.3 „
Nördliche „ . . . . .	1.8	28.1	70.1 „
Südöstliche „ . . . . .	3.5	45.0	51.5 „

Bei dieser Vertheilung sind in Betreff der Nordbahn die in der 4. Wagen-Classe Reisenden zu jenen in der 3. Classe gerechnet und in Betreff der Budweis-Gmundner Bahn die Separatwagen als die 1. und die 1. und 2. Wagen-Classe als die 2. und 3. angenommen worden.

Eine andere Vertheilung der Reisenden bezieht sich auf den Zeitpunkt, in welchem dieselben die Bahn benützten. Werden die Monate November, December, Januar bis einschliesslich April als Wintermonate und die übrigen als Sommermonate angenommen, so ergeben sich für die

	Winter- Monate	Sommer- Monate
bei der Linz-Gmundner Bahn . . . . .	33.4 Percent	66.6 Percent
„ „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . .	42.5 „	57.5 „
„ „ Wien-Gloggnitzer Bahn . . . . .	23.7 „	76.3 „
„ „ Wien-Brucker „ . . . . .	40.6 „	59.4 „
„ „ Oedenburg-Katzelsdorfer Bahn . . . . .	38.7 „	61.3 „
„ „ lombardisch-venetianischen „ . . . . .	35.3 „	64.7 „
„ „ südlichen Staatsbahn . . . . .	39.9 „	60.1 „
„ „ nördlichen „ . . . . .	26.4 „	73.6 „

Aus dieser Uebersicht ist die grosse Verschiedenheit zu entnehmen, welche in dieser Beziehung zwischen den einzelnen Bahnen obwaltet. Der Wien-Gloggnitzer Bahn, bei welcher mehr als zwei Drittheile ihrer Personen-Frequenz auf die 6 Sommermonate entfallen, stellt sich die Linz-Gmundner Bahn am nächsten, indem bei der nördlichen Staatsbahn das durch die im Juni und October erfolgte Eröffnung der Strecken von Prag bis Lobositz und von da bis Aussig hervorgerufene abnorme Verhältniss nicht berücksichtigt werden kann. Die grösste Gleichförmigkeit der Bewegung während des ganzen Jahres bewahrt die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welcher sich zunächst die Wien-Brucker Bahn anschliesst.

Rücksichtlich der von jedem Reisenden überhaupt und insbesondere für die Fahrtmeile geleisteten Zahlung ergeben sich

		überhaupt	für die Meile
		Kreuzer	
bei der	Budweis-Linzer Bahn . . . . .	49·0	6·4
" "	Linz-Gmundner " . . . . .	23·0	6·8
" "	Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . .	80·4	7·8
" "	Wien-Gloggnitzer Bahn . . . . .	37·6	12·0
" "	Wien-Brucker " . . . . .	35·6	11·2
" "	Oedenburg-Katzelsdorfer Bahn . . . . .	37·5	12·9
" "	lombardisch-venetianischen " . . . . .	43·5	—
" "	Mailand-Como Bahn . . . . .	32·5	10·8
" "	Krakauer Bahn . . . . .	49·4	8·9
" "	südlichen Staatsbahn . . . . .	65·5	10·0
" "	nördlichen " . . . . .	74·0	8·8
" "	südöstlichen " . . . . .	64·0	11·0

Bei dem Frachten-Transporte stellt sich die durchschnittliche Einnahme für jeden Centner und insbesondere für die von demselben zurückgelegte Fahrtmeile in folgenden Zahlen dar:

		überhaupt	für die Meile
		Kreuzer	
	Budweis-Gmundner Bahn . . . . .	18·0	1·3
	Prag-Lahnaer Bahn . . . . .	5·5	1·2
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . .	24·8	1·3
	Wien-Gloggnitzer Bahn . . . . .	10·0	1·3
	Wien-Brucker " . . . . .	7·0	1·7
	Oedenburg-Katzelsdorfer Bahn . . . . .	4·2	1·2
	Lombardisch-venetianische " . . . . .	26·4	—
	Krakauer Bahn . . . . .	8·5	1·2
	Südliche Staatsbahn . . . . .	23·1	1·1
	Nördliche " . . . . .	15·4	1·0
	Südöstliche " . . . . .	18·6	1·5

Als ein Gegenstand von wesentlichem Belange erscheint der Ertrag der Eisenbahnen, welcher sich bei Vergleichung der Betriebsauslagen mit den Betriebseinnahmen ergibt und wo keine Verzinsung oder Abtragung von Schulden vorkommt, zur Vertheilung unter die Actionäre als Dividende bestimmt ist. Es betragen im Jahre 1850

		die Einnahmen	die Ausgaben	der Reinertrag
		G u l d e n		
bei der	Budweis-Gmundner Bahn <sup>1)</sup> . . . . .	738.123	508.350	229.773
" "	Pressburg-Tyrnauer " . . . . .	149.148	90.034	59.114
" "	Prag-Lahnaer <sup>1)</sup> " . . . . .	258.844	247.907	10.937
" "	Kaiser-Ferdinands Nordbahn <sup>2)</sup> . . . . .	4,449.336	2,422.169	2,027.167
" "	Wien-Gloggnitzer Bahn <sup>3)</sup> (ohne die Maschinenfabrik) . . . . .	1,626.220	853.048	773.172
" "	Wien-Brucker Bahn . . . . .	127.244	101.218	26.026
" "	Oedenburg-Katzelsdorfer Bahn . . . . .	96.746	67.695	29.051
" "	lombardisch-venetianischen Bahn <sup>1)</sup> . . . . .	1,040.245	690.232	350.013
" "	Mailand-Como Bahn <sup>1)</sup> . . . . .	334.816	142.951	191.865
" "	Krakauer Bahn . . . . .	213.682	109.192	104.490
Zusammen . . . . .		9,034.404	5,232.796	3,801.608

<sup>1)</sup> Nach den besonderen Vorlagen.

<sup>2)</sup> Nach Abzug der vergüteten Provisionen bei dem Waaren-Transporte und der in Abrechnung genommenen Zinsen-Verluste.

<sup>3)</sup> Ohne die 5% Provision von der Brutto-Einnahme der südlichen Staatsbahn im Betrage von 127.440 fl.

Zu den Einnahmen in Procenten ausgedrückt hatten beigetragen

	der Personen-	der Frachten-	Sonstige
	Transport		
bei der Budweis-Gmundner Bahn . . . . .	11·1	76·6	12·3
„ „ Pressburg-Tyrnauer „ . . . . .	52·0	48·0	—
„ „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . .	46·2	52·4	1·4
„ „ Wien-Gloggnitzer Bahn . . . . .	52·5	43·1	4·4
„ „ Wien-Brucker Bahn . . . . .	52·5	29·0	18·5
„ „ Oedenburg-Katzelsdorfer Bahn . . . . .	52·9	40·9	6·2
„ „ lombardisch-venetianischen Bahn . . . . .	78·1	21·2	0·7
„ „ Krakauer Bahn . . . . .	39·9	52·6	7·5

Hierbei ist zu bemerken, dass zu den Einnahmen aus dem Personen-Transporte auch jene für die mit den Personenfahrten sonst noch beförderten Gegenstände, als Reisegepäck, Eilgüter und Postsendungen gerechnet wurden; ferner sind den Einnahmen des Waaren-Transportes jene für Militär-Transporte zugezählt.

Zum Schlusse wird noch beigefügt, dass die einzelnen Differenzen, welche bei dem Vergleiche der im ersten Hefte angegebenen Zahlen mit den hier aufgeführten hervortreten, ihre Begründung darin finden, dass die ersteren den von den Bahnverwaltungen jährlich ausgegebenen Geschäftsprotokollen entnommen sind, während die letzteren sich auf besondere von den einzelnen Bahndirectionen eingesendeten Specialnachweisungen gründen, und hierbei überdies auch durch eine genauere Specialisirung der Rubriken hie und da Aenderungen, wiewohl minderen Belanges, in den einzelnen Beträgen eingetreten sind.

### B e r i c h t i g u n g .

Im 1. Hefte, Seite 55, Zeile 9, statt 6% ist zu lesen 2% und zum Schlusse der Zusatz zu machen, dass 625.000 fl. als Dividende, daher im Ganzen 875.000 fl. oder 7% des Actien-Capitales unter die Actionäre vertheilt wurden.

