

MITTHEILUNGEN

AUS DEM

GEBIETE DER STATISTIK.

HERAUSGEGEBEN

VON DER

DIRECTION DER ADMINISTRATIVEN STATISTIK

IM

K. K. HANDELS-MINISTERIUM.



SECHSTER JAHRGANG. — IV. HEFT.

(Preis 2 fl. Conv.-Münze.)



WIEN, 1857.

AUS DER KAISERLICH-KÖNIGLICHEN HOF- UND STAATSDRUCKEREI.

IN COMMISSION BEI W. BRAUMÜLLER.

VERWALTUNGS-BERICHT

ÜBER DIE ERGEBNISSE DES
BETRIEBES DER IN STAATS-REGIE BEFINDLICHEN
BETRIEBES DER IN STAATS-REGIE BEFINDLICHEN

K. K. ÖSTERREICHISCHEN

STAATS-EISENBAHNEN

IN DEN VERWALTUNGS-JAHREN 1855 UND 1856.



Erstattet an Seine Excellenz, den Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten,
Ritter v. Toggenburg, vom k. k. Sections-Chef **Freiherrn v. Czoernig**.



WIEN, 1857.

AUS DER KAISERLICH-KÖNIGLICHEN HOF- UND STAATSDRUCKEREI.

IN COMMISSION BEI W. BRAUMÜLLER.

Inhalt.

	Seite
Einleitung	1
Benennung und Länge der Fahnen, welche den Gegenstand des vorliegenden Verwaltungs-Berichtes bilden	2
Zeitpunet der Eröffnung des Betriebes auf den im Jahre 1856 zugewachsenen Strecken der östlichen Staatsbahn	5
 A. Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen, sowie deren Kosten.	
I. Bauanlagen.	
Unterbau.	
a. Umfang der Bauanlagen.	
Uebersicht des Unterbaues zu Ende der Jahre 1855 und 1856	6
Umfang der Grundeinlösung für die im Jahre 1856 neu hinzugekommenen Bahnstrecken . .	7
Bestandtheile, welche zusammen die Bahnlänge bilden, und bemerkenswerthe Terrain-Ausgleichungen, Aufdämmungen, Einschnitte	7
Brücken in der Höhe des Bahnkörpers, mit Angabe des Materiales und der Bauart	8
Werke, welche als Nebenbestandtheile des Unterbaues dem Bahnkörper eingefügt und angegeschlossen sind, ohne denselben in seinem ganzen Querschnitte auszufüllen: Durchlässe im Bahnkörper, welche die Höhe desselben nicht erreichen; Brücken, welche den Bahnkörper quer überspannen, Durchlässe neben der Bahn, Futtermauern und Wegübergänge	11
Vergleichung der verschiedenen Haupt- und Nebenwerke des Unterbaues auf den einzelnen Bahnen	12
b. Herstellungen in den Jahren 1855 und 1856	13
Oberbau.	
a. Umfang der Bauanlagen.	
Uebersicht nach der Zahl, Länge, Bestimmung und Beschaffenheit der Geleise, und nach der Zahl und Gattung der für den Uebergang von einem auf andere Geleise bestehenden Einrichtungen	17
Vergleichung der Zahl, Länge, Bestimmung und Beschaffenheit der Geleise auf den einzelnen Bahnen, nebst Bemerkungen über die aus verschiedenen Schienengattungen bestehenden Geleise	20
Wechsel, Drehscheiben und bewegliche Plattformen	25
Stationen mit den meisten Geleise-Anlagen, deren Ausmaass, Zahl der Wechsel u. s. w. . .	26

b. Construction des Oberbaues und des Zugehöres.		Seite
Der Geleise	} bei den neu hinzuge- kommenen Bahnstrecken	{ . . . 26
Der Wechsel, Drehscheiben und beweglichen Plattformen			27
c. Niveau und Richtung des Oberbaues.		
Uebersicht der Niveau- und Richtungs-Verhältnisse		27
Unterabtheilung der Bahnlängen nach den bei der Bahnanlage bedingten allgemeinen Niveau-Veränderungen, und Reihenfolge der einzelnen Bahnstrecken nach der Abnahme des Maasses der Steigung und des Gefälles		27
Die extremsten Niveau- und Richtungs-Verhältnisse mit ihrer Länge auf den einzelnen Bahnen		29
Einfluss der Niveau- und Richtungs-Verhältnisse auf die Beförderung der Züge, und diess-fällige Vergleichung der einzelnen Bahnen		32
Zahl der Niveau- und Richtungs-Veränderungen auf je einer Bahnmeile		38
d. Herstellungen in den Jahren 1855 und 1856		38

Hochbauten.

a. Umfang der Bauanlagen.

Uebersicht der Stationen nach ihrer Zahl und Bestimmung, der auf denselben bestehenden Anstalten, dann der vorhandenen Wohnungen für Wächter und andere Bedienstete	50	
Topographische Reihenfolge und Entfernungen der einzelnen Stationen mit Rücksicht auf ihre Bestimmung für den Personen- und Frachten-Verkehr	50	
Stationen, auf welchen auch Postämter und Expeditionen, dann Telegraphen-Aemter und Telegraphen-Bureaux bestanden	55	
Stationen, auf welchen Locomotive in Bereitschaft gehalten wurden, so dass ein Wechsel derselben beim Verkehre der Züge stattfand	55	
Anstalten, welche auf einzelnen Stationen bestanden, und zwar:		
Werkstätten	58	
Heizhäuser	61	
Anstalten zum Wassernehmen	64	
Personen-Hallen	67	
Restaurationen und Wirthshäuser	67	
Auf- und Ablade-Rampen	68	
Grosse fixe Brückenwagen	69	
Wohnungen, und zwar:		
für Wächter (nebst Angabe der Zahl der Wächter)	69	
für andere Bedienstete	72	
b. Herstellungen in den Jahren 1855 und 1856		74

II. Betriebs-Einrichtungen.

Fahrbetriebs-Mittel.

a. Stand derselben.

Uebersicht der vorhandenen Locomotive, Tender, Personen- und Last-Wagen, dann Schneepflüge	79
Nähere Details über die Einrichtung der Fahrbetriebs-Mittel (am Schlusse des Heftes in der abgesonderten Beilage).	
Locomotive. Vergleichung der Zahl auf den einzelnen Bahnen und der Leistungsfähigkeit, dann Angabe der Erzeugungsorte	80

Tender. Vergleichung der Zahl auf den einzelnen Bahnen und mit den vorhandenen Locomotiven, dann Angabe der Erzeugungsorte	83
Personen- und Lastwagen. Vergleichung der Zahl und beziehungsweise der Personenwagen-Achsen und Sitzplätze, der Lastwagen-Achsen und Ladungsfähigkeit auf den einzelnen Bahnen	85
Vergleichung zwischen dem Stande an Personen- und Last-Wagen auf den einzelnen Bahnen	89
Erzeugungsorte der Personen- und Last-Wagen	90
Schneepflüge	91

b. Herstellungen in den Jahren 1855 und 1856.

Anschaffungen nach der Zahl, dem Orte der Erzeugung und den Bahnen, für welche sie bestimmt waren	91
Zuwachs und Abfall von Fahrbetriebs-Mitteln	94

Telegraphen und Signale.

a. Stand derselben.

Uebersicht der elektro-magnetischen und optischen Telegraphen und der anderen Signale .	96
Drahtleitungen, Stationen und Apparate für die elektro-magnetische Telegraphie	98
Einrichtung und Zahl der optischen Telegraphen und Signale	101

b. Herstellungen und Anschaffungen in den Jahren 1855 u. 1856

Sonstige Betriebs-Einrichtungen	105
---	-----

III. Kosten der Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen.

Uebersicht über die Vermehrung der Kosten für Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen im Laufe der Jahre 1855 und 1856, und Darstellung des mit Ende 1855 und 1856 bei den Betriebs-Ergebnissen in Betracht kommenden Anlage-Capitales	106
Nach den einzelnen Haupt- und Unter-Ausgabs-Rubriken gesonderte Uebersicht der bis zum Beginne der Jahre 1855, 1856 und 1857, beziehungsweise bis zum Schlusse der Jahre 1854, 1855 und 1856 aufgelaufenen Kosten für Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen, und Ermittlung des auf eine Bahnmeile entfallenden Betrages	110
Vergleichung der Anlagekosten der Staatsbahnen nach den fünf Haupt-Ausgabsrubriken mit der in Meilen ausgedrückten Bahnlänge, und Darstellung der Ansätze dieser fünf Rubriken in Percenten des Gesamtanlage-Capitales	111
Vergleichung der Anlage-Durchschnitts-Kosten aller Bahnen mit den Durchschnitts-Kosten der südlichen und östlichen Staatsbahn für jede Meile der Bahnlänge	112
Darstellung der für die Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen der Semmering-Bahn aufgelaufenen Kosten mit Ende des Jahres 1855, im Laufe des Jahres 1856, und mit Ende des Jahres 1856	113
Vergleichung der Kosten der einzelnen Bahnen und ihrer Einrichtung im Allgemeinen und in der Vertheilung auf die verschiedenen Ausgabs-Rubriken	114

B. Ergebnisse des Betriebes.

I. Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel.

Uebersicht der Bewegungen der Locomotive, der Personenwagen, der Lastwagen und ganzer Züge	116
a. Bewegungen der Locomotive und Vergleichung mit der vorhandenen Zahl, oder die tägliche Leistung; dann Zahl der täglich über jede Bahn beförderten Züge.	118

	Seite
b. Bewegungen der Personenwagen und Vergleichung mit der vorhandenen Zahl, oder die tägliche Leistung	119
c. Bewegungen der Lastwagen und Vergleichung mit der vorhandenen Zahl, oder die tägliche Leistung	119
Vergleichung der Bewegungen der Personen- und Lastwagen	120
d. Bewegung ganzer Züge und Vergleichung der Grösse derselben	121

II. Personen- und Sachen-Transporte.

Uebersicht der Zahl der beförderten Reisenden und des Militärs, der Menge des transportirten Gepäcks, Eilgutes, der ordinären und Regie-Frachten, dann der Vertheilung der Zahl und Menge auf die Bahnlänge, auf die vorhandenen Wagen-Achsen, Sitzplätze und beziehungsweise Ladungsfähigkeit	122
Ausweis über den Verkehr an Personen, dann ordinären und Regie-Frachten auf den einzelnen Stationen	124

I. Personen-Transporte.

a. Verkehr nach der Zahl überhaupt und Vergleichung der Verkehrs-Verhältnisse der einzelnen Bahnen	129
b. Verkehr nach der Zahl in den verschiedenen Wagen-Classen und nach dem zurückgelegten Wege.	
Nach der Zahl der Reisenden in den drei Wagen-Classen und des Militärs	130
Nach dem zurückgelegten Wege überhaupt	131
Nach dem von den Reisenden in den drei Wagen-Classen und von dem Militär zurückgelegten Wege, und Vergleichung mit der Zahl der Reisenden und des Militärs	132
Der zurückgelegte Weg im Vergleiche zur Bahnlänge	137
c. Verkehr einzelner Bahnstrecken und Stationen.	
Nach Bahnstrecken	138
Nach Stationen	139
d. Verkehr in verschiedenen Zeit-Perioden.	
Nach Monaten	140
Nach Quartalen und Semestern	141
e. Vergleichung des Verkehrs mit den Bewegungen der Fahrbetriebsmittel, und Berechnung der fortgeschafften Last	142

2. Sachen-Transporte.

a. Verkehr nach der Gewichtsmenge überhaupt, und Vergleichung der Verkehrs-Verhältnisse der einzelnen Bahnen	144
b. Sachen-Transporte bei Personen-Zügen	145
c. Verkehr mit ordinären und Regie-Frachten.	
Nach der Menge der verschiedenen Frachtgattungen	147
Durchschnittliche Transport-Entfernung der Partei-Frachten, und Ermittlung des auf 1 Meile weit beförderten Gewichtes	149
d. Verkehr mit Partei-Frachten auf der eigenen Bahn und in Verbindung mit fremden Bahnen	150
e. Verkehr mit ordinären und Regie-Frachten auf einzelnen Bahnstrecken und Stationen	152
f. Verkehr in verschiedenen Zeit-Perioden.	
Nach Monaten	153
Nach Quartalen und Semestern	156
g. Vergleichung des Verkehrs mit den Bewegungen der Fahrbetriebsmittel und Berechnung der fortgeschafften Last	157

III. Einnahmen und Ausgaben, dann Verzinsung des Anlage-Capitales durch die Einnahms-Ueberschüsse.

a. Transport- und Nebengebühren	162
b. Einnahmen und Ausgaben	165
Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben, erstere getrennt nach den verschiedenen Porto- und Nebengebühren, dann anderen Zuflüssen, und letztere getrennt nach den allgemeinen Regie- und Manipulations-Kosten, ausserordentlichen Betriebsauslagen und Vergütungen, Zugförderungs-Kosten, Erhaltungs-Kosten der Bahn und der Fahrbetriebs-Mittel, dann den verschiedenen Auslagen	166
Brutto-Einnahmen und Ausgaben, dann Einnahms-Ueberschüsse, und Vergleichung mit den Ergebnissen des vorhergehenden Jahres	168
Vertheilung der Einnahmen und Ausgaben in den verschiedenen Rubriken auf die Bahnmeile, und Darstellung der Verhältnisse dieser Vertheilung	171
Vergleichung der Einnahmen mit den Ausgaben, und Ermittlung der Verzinsung des Anlage-Capitales durch die Einnahms-Ueberschüsse	174
c. Netto-Einnahmen und Ausgaben für die ausgeführten Transporte und Vergleichung mit denselben	178
Ausweis über die Einnahmen bei dem Personen- und Frachten-Verkehre auf den einzelnen Stationen	179
Einnahmen von den Reisenden und von dem Militär für die Fahrt und für das Gepäck, dann für Eilgut, Partei- und Militär-Frachten	184
Vergleichung der Einnahmen mit der beförderten Zahl von Personen und mit der Menge transportirter Sachen, dann Ermittlung der durchschnittlichen Einnahmen für je eine Person und je einen Centner	185
Einnahme von den Reisenden nach den drei Wagen-Classen	187
Vergleichung der Einnahmen nach den drei Wagen-Classen mit der Zahl der beförderten Reisenden, und Ermittlung der durchschnittlichen Einnahme für je eine Person jeder Classe	188
Vergleichung der Einnahmen für die Fahrt der Reisenden mit dem zurückgelegten Wege, und Ermittlung des im Durchschnitte für je eine Meile Fahrt eingegangenen Betrages	189
Vergleichung der Verhältnisse der Zahl der Reisenden, der Reisemeilen und der Einnahmen nach den drei Wagen-Classen	189
Ausgaben	190
d. Einnahmen einzelner Bahnstrecken und Stationen, dann Vergleichung mit dem Verkehre nach der Menge	191
Ausschlag } bei dem Personen-Verkehre	193
gebende } bei dem Frachten-Verkehre	193
Stationen } bei dem Personen- und Frachten-Verkehre	194
e. Einnahmen in verschiedenen Zeit-Perioden und Vergleichung mit dem Verkehre nach der Menge.	
Einnahmen beim Personen-Verkehre nach Monaten, Quartalen und Semestern	194
Vergleichung der Einnahmen mit der Personen-Zahl	195
Einnahmen beim Frachten-Verkehre nach Monaten, Quartalen und Semestern	197
Vergleichung der Einnahmen mit der Frachten-Menge	198
Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben mit der Bahnlänge und mit den Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel, dann mit einigen anderen speciellen Leistungen.	
Uebersicht der Brutto-Einnahmen und ihrer Vertheilung auf die Bahnlänge, auf die Zahl der vorhandenen Achsen, dann auf die Fahrt-Nutzmeilen und Wagen-Achsmilen	200

	Seite
Vergleichung der Brutto-Einnahmen in ihrer Vertheilung auf alle vorhandenen Wagen-Achsen, alle Fahrt-Nutzmeilen und Wagen-Achsmeilen	201
Vergleichung der Einnahmen beim Personen-Verkehre, in ihrer Vertheilung auf die Personenwagen-Achsen und auf die Personenfahrt-Nutzmeilen und Personenwagen-Achsmeilen	201
Vergleichung der Einnahmen beim Frachten-Verkehre in ihrer Vertheilung auf die Lastwagen-Achsen und auf die Lastfahrt-Nutzmeilen und Lastwagen-Achsmeilen . .	202
Vergleichung der Einnahmen, welche die in Verkehr gesetzten Personen- und Lastzüge, und beziehungsweise die Wagen, aus welchen sie bestanden, lieferten . . .	203
Vergleichung der Brutto-Ausgaben in derselben Vertheilung, wie bei den Brutto-Einnahmen	204
Kosten specieller Leistungen, und zwar:	
Der Bahn- und Gebäude-Erhaltung	205
Der Erhaltung der Fahrbetriebs-Mittel	205
Der Zugförderung im Ganzen	207
Des bei der Zugförderung verwendeten Brennstoffes	208
Des Schmier-, Putz- und Beleuchtungs-Materiales	209
Des Brennstoffes und der sonstigen Materialien zusammen	210

A n h a n g.

Aenderungen und Neuerungen, welche im Verlaufe der Jahre 1855 und 1856 eingeführt worden sind	210
Betreffend die Geschäfts- und Personal-Organisation	210
Nachweisung des Personal-Standes	211
Betreffend die Verkehrs- und Tarifs-Bestimmungen	211

Einleitung.

Der vorliegende Bericht über die Betriebs-Ergebnisse der in Staats-Regie befindlichen österreichischen Staats-Eisenbahnen umfasst die Verwaltungs-Jahre 1855 und 1856, und schliesst sich jenen Darstellungen an, welche über den gleichen Verwaltungszweig für die Jahre 1853 und 1854 erstattet und im 8. Hefte des 3. Jahrganges, dann im 6. Hefte des 4. Jahrganges der „Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik“ veröffentlicht worden sind.

In der gegenwärtigen Darstellung ergeben sich hinsichtlich der Anordnung des Stoffes keine wesentlichen Abweichungen von den vorausgegangenen Berichten. Man war jedoch bemüht, die Ergebnisse des Betriebes mit den früheren Nachweisungen in Vergleichung zu bringen, um zu zeigen, in welchem Maasse die ins Bereich dieser Betrachtung gezogenen Bahnen ihre Betriebs-Einrichtungen vervollkommenet und wie sehr sie zum Aufschwunge des Verkehrs in den von ihnen durchzogenen Kronländern beigetragen haben.

Wiederholungen des bereits in den früheren Verwaltungs-Berichten Gesagten wurden möglichst vermieden, und es bildet desshalb diese Darstellung bezüglich jener Erscheinungen, die sich von Jahr zu Jahr ändern, eine Ergänzung der vorausgegangenen Darstellungen.

Seit Erstattung des für das Jahr 1854 gelieferten Berichtes sind sowohl in Bezug auf die Zahl, als in Bezug auf die Länge und Benennung der österreichischen Staatsbahnen wesentliche Aenderungen eingetreten. Als eine unmittelbare Wirkung des neuen am 14. November 1854 in Wirksamkeit getretenen Eisenbahn-Concessions-Gesetzes, so wie des veröffentlichten Eisenbahnnetzes ergab sich in Folge der hiermit eingetretenen Begünstigungen eine vielfache Bewerbung um die Concession für den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen in Oesterreich. Erschienen in früheren Jahren die Privat-Mittel nicht zureichend, das von der Regierung projectirte Eisenbahnnetz der Ausführung zuzuführen, so zeigte sich die neue Bewegung, verstärkt durch den Zufluss ausländischer Capitalien, stark genug, den grössten Theil des Netzes österreichischer Bahnen aus eigenen Mitteln in baulichen Angriff zu nehmen.

Um die herzuströmenden Geldkräfte in ein geregeltes Bett zu weisen, und den Ausbau der vorhandenen bisher von der Staats-Verwaltung betriebenen Linien zu beschleunigen, ertheilte die Regierung nicht nur die Concession zum Baue und Betriebe neuer Eisenbahnen in den Hauptrichtungen des Verkehres, sondern überliess auch unter günstigen Bedingungen mehrere bereits im Betriebe stehende Staatsbahnen an Privat-Gesellschaften.

Es wurde daher in Folge Allerhöchster Genehmigung mit der Concessions-Urkunde vom 1. Januar 1855 der Betrieb der nördlichen und südöstlichen Staatsbahn, und mit dem unterm 14. März 1856 geschlossenen Uebereinkommen der Betrieb der k. k. lombardisch-venezianischen Staats-Eisenbahnen zweien Vereinen von Capitalisten mit dem Rechte überlassen, zu diesem Zwecke Actien-Gesellschaften zu bilden. Es befinden sich daher gegenwärtig die erstgenannten Bahnen im Betriebe der „k. k. priv. österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft“, die letztgenannten im Betriebe der „italienischen Central-Bahn-Gesellschaft“. Die vorgenannten Bahnen wurden bei Erstattung dieses Berichtes nicht weiter berücksichtigt, da sie während eines Theiles des in das Bereich der vorliegenden Nachweisung fallenden Zeitraumes entweder gar nicht mehr oder bloss auf Rechnung der neu gegründeten Gesellschaften in Staats-Regie sich befanden.

Von der im Verwaltungs-Berichte für 1854 nachgewiesenen Länge der österreichischen Staats-Eisenbahnen von 236·94 Meilen, muss daher die Länge der nördlichen Staats-Eisenbahn mit 63·48 Meilen und die Länge der südöstlichen Staats-Eisenbahn mit 59·11 „ ferner die Länge der lombardisch-venezianischen Staats-Eisenbahn mit 43·74 „ zusammen mit 166·33 „ abgezogen werden, um den Rest von 70·61 Meilen als die Länge jener Staatsbahnen zu erhalten, auf welche sich die vorliegende Darstellung erstreckt. Dieselbe umfasst für das Jahr 1855 drei Bahnen, nämlich:

- a) Die südliche Staatsbahn, I. Section, von Wien über Mödling und Neustadt bis Mürzzuschlag, dann von Mödling bis Laxenburg und von Neustadt bis Oedenburg in einer Länge von 20·18 Meilen,
- b) die südliche Staatsbahn, II. Section, von Mürzzuschlag bis Laibach in einer Länge von 41·53 „
- c) die östliche Staats-Eisenbahn, von Krakau über Szczakowa bis an die preussische Gränze bei Myslowice, dann von Szczakowa bis an die Gränze von Russisch-Polen bei Granica in einer Länge von 8·90 „

zusammen von 70·61 Meilen.

Im Verwaltungs-Jahre 1856 wurden auf der östlichen Staats-Eisenbahn nachbenannte, neu erbaute Strecken dem Betriebe übergeben, welche daher zu der für 1855 ausgewiesenen Bahnlänge von 70·61 Meilen hinzu zu zählen sind:

a) von Krakau nach Dębica mit	14·56 Meilen,
b) von Oswięcim nach Trzebinia mit	3·21 „
	<hr/>
zusammen mit	17·77 „

Mithin erstreckt sich die für das Verwaltungs-Jahr 1856 gelieferte Darstellung auf 88·38 Meilen in Staats-Regie befindlicher Bahnen.

Im Bezug auf die Benennung und Zahl der österreichischen Staatsbahnen hat sich ausserdem im Jahre 1856 noch eine Veränderung ergeben. Die Betriebs-Directionen der südlichen Staatsbahn, I. und II. Section, wurden vereinigt, und es ward schon während des Jahres 1856 der Betrieb beider Strecken auf gemeinsame Rechnung geführt, eine Maassregel, welche durch die bereits im Jahre 1854 erfolgte Eröffnung der Semmering-Bahn, wodurch beide Sectionen der südlichen Staatsbahn zum Anschlusse gebracht wurden, vorbereitet und behufs der dadurch zu erreichenden Vereinfachung der Verwaltung sehr erspriesslich erschien. Die seit 1. Mai 1856 bestehende Betriebs-Direction für die vereinigte Südbahn befindet sich in Wien.

In Folge dieser administrativen Maassregel findet in den für das Jahr 1856 gelieferten Nachweisungen zwischen der I. und II. Section der südlichen Staatsbahn keine Unterscheidung mehr Statt und es kömmt unter dem Namen der südlichen Staats-Eisenbahn die ganze Strecke:

1. von Wien bis Mürzzuschlag sammt den Zweigbahnen nach Laxenburg und Oedenburg in der Länge von	20·18 Meilen
und 2. von Mürzzuschlag bis Laibach in der Länge von	41·53 „
	<hr/>
mithin im Ganzen eine Länge von	61·71 Meilen

in Betracht.

Der das Jahr 1856 betreffende Verwaltungs-Bericht hat daher bloss zwei Staats-Bahnen zum Gegenstande, nämlich:

1. Die südliche Staats-Eisenbahn oder die Bahnstrecke von Wien über Mödling und Neustadt nach Laibach sammt den Zweigbahnen von Mödling nach Laxenburg und von Neustadt nach Oedenburg, zusammen 61·71 Meilen.
 2. die östliche Staats-Eisenbahn, d. i. die bereits für 1855 nachgewiesene Strecke mit 8·90 Meilen, dann die neu eröffneten Strecken von Krakau nach Dębica und von Oswięcim nach Trzebinia mit 17·77 „
- mithin die ganze Bahn von Oswięcim über Trzebinia nach Dębica nebst der Seitenbahn von Trzebinia über Szezakowa

zur preussischen Gränze bei Myslowice, dann von Szczakowa an die polnisch-russische Gränze bei Granica, mithin im Ganzen mit einer Länge von 26·67 Meilen.

Die Gesammtlänge der im Jahre 1856 in Staatsbetriebe befindlichen Bahnen beträgt daher 88·38 Meilen.

Bei der Erörterung der Betriebs-Ergebnisse kömmt die wirkliche Meilenlänge der erwähnten Bahnen in Betracht. Die den Tarifs-Bestimmungen zu Grunde gelegten Längen stellen sich hingegen folgendermassen dar:

Für das Verwaltungs-Jahr 1855:

- a) die südliche Staats-Eisenbahn, I. Section, hat eine Länge von 22²/₄ Meilen,
 b) die südliche Staats-Eisenbahn, II. Section, von 41²/₄ „
 c) die östliche Staats-Eisenbahn nach dem neuen Tarife von 9²/₄ „

Zusammen beträgt die tarifmässige Länge 73³/₄ Meilen.

Gegen die wirkliche Länge von 70·61 Meilen
 zeigt sich die tarifmässige von 73·50 „

länger um 2·89 Meilen.

Die tarifmässige Länge übersteigt die wirkliche Länge bei der südlichen Staats-Eisenbahn, I. Section, um 2·32 Meilen,

bei der östlichen um 0·60 „

Dagegen ist sie geringer als die wirkliche Länge bei der südlichen Staats-Eisenbahn, II. Section, um 0·03 „

Der Grund dieser Abweichungen bei der südlichen Staats-Eisenbahn, I. Section, wurde bereits im vorausgegangenen Berichte erwähnt.

Für das Verwaltungs-Jahr 1856 stellen sich diese Verhältnisse dar, wie folgt:

die tarifmässige Länge beträgt:

1. bei der südlichen Staats-Eisenbahn 64·00 Meilen,
 2. bei der östlichen Staats-Eisenbahn kömmt ausser der für 1855 nachgewiesenen Länge von 9¹/₂ Meile,
 noch die neu eröffnete Streckenlänge von 18¹/₃ „
 in Anschlag, mithin im Ganzen eine Länge von 28·00 „

Die tarifmässige Länge der im Verwaltungs-Berichte für das Jahr 1856 in Betracht gezogenen Bahnen beträgt demnach 92·00 Meilen.

Gegen die wirkliche Länge von 88·38 „

zeigt sich daher die tarifmässige länger um 3·62 Meilen.

Die tarifmässige übersteigt die wirkliche Länge auf der Südbahn um 2·29 „

bei der östlichen um 1·33 „

Was die Eröffnung der neuen Bahnstrecken auf der östlichen Staatsbahn betrifft, so wurde die Strecke von Krakau nach Dębica am 25. Februar 1856 und die Strecke von Oswiecim nach Trzebinia am 1. März 1856 dem Verkehre übergeben. Durch die Ausführung der erstgenannten Strecke und durch die Fortsetzung der k. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn von Oderberg bis Oswiecim wurde der Anschluss der letztgenannten Bahn an die östliche Staats-Eisenbahn innerhalb des k. k. Staatsgebietes hergestellt, während früher diese Bahnen nur durch Vermittlung der k. preussischen Wilhelms- und oberschlesischen Bahn mit einander in Verbindung standen.

Uebrigens ist noch zu bemerken, dass seither die südliche Staats-Eisenbahn durch die inzwischen erfolgte Eröffnung der Wiener Verbindungsbahn bis zum Hauptzollamte in Wien, insbesondere aber durch jene der Strecke von Laibach bis Triest eine bedeutende Verlängerung erhalten hat.

A. Ueber die Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen, so wie über deren Kosten.

I. Bauanlagen.

Unterbau.

a. Umfang der Bauanlagen.

Die beigeschlossene Tabelle I gibt ein übersichtliches Bild des Bestandes jener Bauwerke, welche in den Verwaltungs-Jahren 1855 und 1856 auf den im Staats-Betriebe stehenden Staatsbahnen den Unterbau gebildet haben.

Die für das Verwaltungs-Jahr 1855 aufgeführten Daten betreffen die südliche Staats-Eisenbahn, I. Section, mit der bereits für das Jahr 1854 aufgeführten Länge von 20·18 Meilen,
die südliche Staats-Eisenbahn, II. Section, mit der bereits für das Jahr 1854 aufgeführten Länge von 41·53 „
die östliche Staats - Eisenbahn mit der bereits für das Jahr 1854 aufgeführten Länge von 8·90 „

Die für das Verwaltungs-Jahr 1856 gemachten Angaben beziehen sich zwar ebenfalls auf diese Bahnstrecken, sie wurden jedoch bezüglich der zwei erstgenannten Bahnen in eine einzige Rubrik zusammengezogen, da die Betriebs-Directionen derselben in dem letztgenannten Jahre vereinigt und seit dieser Zeit auch die Betriebs-Ergebnisse für beide Bahnen nicht mehr gesondert nachgewiesen wurden.

In Betreff der östlichen Staatsbahn erfährt die Ziffer der einzelnen Angaben für das Verwaltungs-Jahr 1856 durch die Aufnahme jener Daten, welche sich auf die neu eröffneten Bahnstrecken von Krakau bis Dębica und von Oswięcim bis Trzebinia beziehen, eine bedeutende Erhöhung.

Die für das Jahr 1856 angeführten Daten betreffen daher die südliche Staats-Eisenbahn mit 61·71 Meilen,
und die östliche Staats-Eisenbahn mit 26·67 „

Die Uebersicht I unterscheidet sich ferner dadurch wesentlich von der bezüglichen Tabelle des Jahres 1854, dass einige Staats-Eisenbahnen, nämlich die

Uebersicht I des Unterbaues der im Staatsbetriebe befindlichen k. k. österreichischen Staatsbahnen zu Ende der Jahre 1855 und 1856.

Benennung der Bahnen	Gesamtlänge des Bahnkörpers		Der Grund ist eingelöst zur Anlage des Bahnkörpers		Der Bahnkörper ist ausgeführt		Der Bahnkörper zerfällt in																				Ueberdies bestehen				Es gibt Weg-übergänge											
							Terrain-Ausgleichungen bis zu 3 Fuss Höhe				Dämme				Einschnitte				Tunnels und Gallerien		Viaducte		Brücken in gleicher Höhe mit dem Bahnkörper		Durchlässe im Bahnkörper, welche dessen Höhe nicht erreichen		Brücken über der Bahn		Durchlässe neben der Bahn				Futter-mauern									
							vollständige		an Berglehnen		für 1		für 2		für 1		für 2		für 1		für 2		für 1		für 2		für 1		für 2		für 1		für 2		im Niveau	über und unter						
							G e l e i s e																																			
Meilen		Klafter		Zahl	Klfr.	Zahl	Klfr.	Zahl	Klfr.	Zahl	Klfr.	Zahl	Klfr.	Zahl	Klfr.	Zahl	Klfr.	Zahl	Klfr.	Zahl	Klfr.	Zahl	Klfr.	Zahl	Klfr.	Zahl	Klfr.	Zahl														
i m J a h r e 1 8 5 5																																										
Südliche	Section I	20.18	80.740	80.740	2.254	78.486	3	501	55	18.012	3	1.750	159	34.719	.	.	61	15.029	.	.	60	6.377	.	.	16	2.347	.	.	22	1.222	1	3	307	780	.	51	.	16	458	9.012	113	68
	Section II	41.53	166.139	166.139	.	166.139	.	.	80	20.917	.	.	184	104.325	.	.	117	15.940	.	.	227	20.906	.	.	8	1.124	.	.	12	654	.	.	752	2.273	.	60	.	.	122	51.701	380	102
Oestliche	8.90	35.582	35.582	35.532	50	20	8.979	.	.	31	20.741	.	.	16	4.770	.	.	4	868	67	174	2	50	14	.	3	.	.	.	85	11		
Zusammen	70.61	282.461	282.461	37.786	244.675	23	9.480	135	38.929	34	22.491	343	139.044	16	4.770	178	30.969	4	868	287	27.283	.	.	24	3.471	.	.	34	1.876	68	177	1.061	3.103	14	111	3	16	580	60.713	578	181	
i m J a h r e 1 8 5 6																																										
Südliche	61.74	246.879	246.879	2.254	244.625	3	501	135	38.929	3	1.750	343	139.044	.	.	178	30.969	.	.	287	27.283	.	.	24	3.471	.	.	34	1.876	1	3	1.059	3.053	.	111	.	16	580	60.713	492	170	
Oestliche	26.67	106.680	106.680	95.259	11.421	40	15.297	9	2.924	89	71.864	32	3.456	25	6.216	17	4.386	4	868	.	.	.	.	.	.	.	.	205	1.014	20	655	26	.	3	.	20	.	142	123		
Zusammen	88.38	353.559	353.559	97.513	256.046	43	15.798	144	41.853	92	73.614	375	142.500	25	6.216	195	35.355	4	868	287	27.283	.	.	24	3.471	.	.	34	1.876	206	1.017	1.079	3.708	26	111	3	16	600	60.713	634	293	

Beilage zur Uebersicht I.

Benennung der Bahnen	Hauptbestandtheile des Bahnkörpers																																																		
	Terrain-Ausgleichungen				Dämme				Einschnitte				Tunnels und Gallerien				Viaducte				Brücken				Erdwerke im Ganzen				Bauwerke im Ganzen				Erd- und Bauwerke zusammen																		
	Zahl		Länge		Zahl		Länge		vollständige		an Berglehnen		Zahl		Länge		Zahl		Länge		Zahl		Länge		Zahl		Länge		Zahl		Länge																				
	im Ganzen	auf 1 Meile	im Ganzen	in Klafter	im Ganzen	in Klafter	im Ganzen	in Klafter	im Ganzen	in Klafter	im Ganzen	in Klafter	im Ganzen	in Klafter	im Ganzen	in Klafter	im Ganzen	in Klafter	im Ganzen	in Klafter	im Ganzen	in Klafter	im Ganzen	in Klafter	im Ganzen	in Klafter	im Ganzen	in Klafter	im Ganzen	in Klafter																					
i m J a h r e 1 8 5 5																																																			
Südliche { Section I . . .	58	2·9	18.513	22·9	319	162	8·0	36.469	45·2	225	61	3·0	15.029	18·6	246	60	3·0	6.377	7·9	106	16	0·8	2.347	2·9	147	22	1·1	1.222	1·5	56	308	15·2	783	1·0	2·5	341	16·9	76.388	94·6	224	346	17·1	4.352	5·4	12·6	687	34·0	80.740	100	118	
Südliche { Section II . . .	80	1·9	20.917	12·6	261	184	4·4	104.323	62·8	567	117	2·8	13.940	9·5	136	227	5·5	20.906	12·6	92	8	0·2	1.124	0·7	141	12	0·3	654	0·4	53	732	18·1	2.273	1·4	3·0	608	14·6	162.088	97·5	267	772	18·6	4.051	2·5	5·2	1.380	33·2	166.139	100	120	
Oestliche	20	2·2	8.979	25·2	449	31	3·5	20.741	58·3	669	16	1·8	4.770	13·4	298	4	0·4	868	2·5	217	69	7·8	224	0·6	3·2	71	7·9	33.358	99·4	498	69	7·8	224	0·6	3·2	140	15·7	33.582	100	254
Zusammen . . .	158	2·2	48.409	17·1	306	377	5·3	161.535	57·2	428	194	2·8	35.739	12·6	184	291	4·1	28.151	10·0	97	24	0·3	3.471	1·2	144	34	0·5	1.876	0·7	53	1.129	16·0	3.280	1·2	2·9	1.020	14·4	273.834	96·9	268	1.187	16·8	8.627	3·1	7·2	2.207	31·2	282.461	100	128	
i m J a h r e 1 8 5 6																																																			
Südliche	138	2·2	39.430	16·0	283	346	5·6	140.794	57·0	407	178	2·9	30.969	12·5	174	287	4·7	27.283	11·1	95	24	0·4	3.471	1·4	143	34	0·5	1.876	0·8	53	1.060	17·2	3.056	1·2	2·9	949	15·4	238.476	96·6	251	1.118	18·1	8.403	3·4	7·3	2.067	33·3	246.879	100	119	
Oestliche	49	1·8	18.221	17·1	372	121	4·3	75.320	70·6	622	42	1·6	10.602	9·9	232	4	0·2	868	0·8	217	225	8·4	1.669	1·6	7·4	216	8·1	103.011	98·4	486	225	8·4	1.669	1·6	7·4	441	16·3	106.680	100	242	
Zusammen . . .	187	2·1	57.651	16·3	308	467	5·3	216.114	61·1	463	220	2·5	41.571	11·8	189	291	3·3	28.151	8·0	97	24	0·3	3.471	1·0	143	34	0·4	1.876	0·5	53	1.285	14·3	4.725	1·3	3·7	1.165	13·2	343.487	97·2	294	1.343	15·2	10.072	2·8	7·3	2.508	28·4	353.559	100	141	

nördliche, die südöstliche und die lombardisch-venezianischen, welche während der zweijährigen Periode 1855 und 1856 nach dem bereits in der Einleitung Gesagten dem Privat-Betriebe überlassen worden sind, nicht mehr ins Bereich der vorliegenden Darstellung gezogen wurden.

Aus den in der Uebersicht I enthaltenen Nachweisungen geht ferner hervor, dass die Grundeinlösung, wie bei allen Staatsbahnen so auch auf den neuen Strecken, durchwegs für zwei Geleise vorgenommen wurde.

Auf der südlichen Staatsbahn ist der Bahnkörper mit allen dazu gehörigen Bauwerken durchaus für zwei Geleise hergestellt, ausgenommen die kurze Flügelbahn von Mödling nach Laxenburg, welche vorläufig noch für ein einziges Geleise eingerichtet ist.

Auf der östlichen Staatsbahn, nach dem Bestande im Jahre 1855 betrachtet, ist der Bahnkörper beinahe durchaus nur für ein Geleise ausgeführt. Das Gleiche gilt von dem im Jahre 1856 neu eröffneten Bahnstücke von Oswiecim bis Trzebinia. Auf der ebenfalls in diesem Jahre hinzugekommenen Strecke von Krakau bis Dębica hingegen sind die Einschnitte mit einer ganz unbedeutenden Ausnahme für die Breite von zwei Geleisen ausgeführt. Bei Dämmen und Terrain-Ausgleichungen fand auf dem letzterwähnten Bahnstücke eine derartige Ausführung nur dort Statt, wo man Material-Deponirungs-Plätze zu gewinnen trachten musste.

Geht man nun auf die Betrachtung der verschiedenen Gattungen von Erd- und Bauwerken über, aus welchen der Bahnkörper zusammengesetzt ist, und überträgt dieselben aus der Uebersicht in die beifolgende Tabelle, deren oberer Absatz die das Jahr 1855 betreffenden Daten umfasst, während der untere Absatz die auf das Jahr 1856 Bezug habenden Angaben in sich schliesst, so erhält man auch ohne Prüfung der Niveau- und Richtungs-Verhältnisse ein annähernd richtiges Bild der Terrain-Hindernisse, welche beim Baue zu überwinden waren. Von den einer jeden Objects-Gattung gewidmeten 3 Spalten sind 1 und 3 der Uebersicht I entnommen, die übrigen aus den ersteren gefolgert, und zwar enthält stets die erste Spalte die Anzahl der Objecte der Bahn, die zweite die auf eine Meile entfallende mittlere Anzahl derselben, die dritte die Gesamtlänge der Objecte in Klaftern, die vierte die Gesamtlänge der Objecte in Procenten der ganzen Bahnlänge und die fünfte die mittlere Länge eines Objectes in Klaftern.

Es bedarf nur einer flüchtigen Vergleichung dieser Verhältnisszahlen, um die einer jeden Bahn zukommenden Eigenthümlichkeiten aufzufinden.

Als einzelne Objecte, welche sich auf den im Jahre 1856 neu hinzugekommenen Strecken der östlichen Staatsbahn durch bedeutende Dimensionen oder andere Verhältnisse auszeichnen, sind folgende anzuführen:

Die längste Terrain-Ausgleichung misst 750 Current-Klafter, befindet sich zwischen Słotwina und Tarnów, und ist für ein Geleise hergestellt.

Die längste Aufdämmung misst 3.350 Current-Klafter, ist zwei Klafter hoch, und befindet sich zwischen Klay und Bochnia.

Die höchste Aufdämmung ist 1.380 Klafter lang, 4 Klafter hoch und befindet sich zwischen Czarna und Dębica.

Der längste Einschnitt misst 650 Klafter, ist $2\frac{1}{2}$ Klafter tief, und befindet sich zwischen Tarnów und Czarna.

Der tiefste Einschnitt ist 180 Current-Klafter lang, $3\frac{1}{2}$ Klafter tief, und befindet sich zwischen Trzebinia und Oswiecim.

Einschnitte in Felsen kommen auf den neu eröffneten Strecken nicht vor.

Brücken in gleicher Höhe mit dem Bahnkörper.

Ehe noch als Ergänzung zu den betreffenden Angaben der vorausgegangenen Berichte die vorzüglichsten Brücken auf den neu eröffneten Bahnstrecken einzeln angeführt werden, ist es nöthig, dieselben nach ihren verschiedenen Gattungen zu trennen und in eine Uebersicht zu bringen. Im Einklange mit dem Berichte für das Jahr 1854 werden daher die folgenden 6 Classen unterschieden:

a) Ganz gemauert.

b) Pfeiler gemauert,

Ueberbau aus Holz, gewöhnlicher Construction.

Benennung der Bahnen	G a t t u n g e n											
	Ganz gemauert			Pfeiler gemauert, Ueberbau aus Holz, gewöhnlicher Con- struction			Pfeiler gemauert, Ueberbau aus Holz, amerikanischer Con- struction			Landpfeiler gemauert, Mittel- pfeiler und Ueber- bau aus Holz		
	Zahl	Länge		Zahl	Länge		Zahl	Länge		Zahl	Länge	
		Klafter	Procente		Klafter	Procente		Klafter	Procente		Klafter	Procente
i m J a h r e 1 8 5 5												
Südliche { Sect. I .	259	609	77·8	27	45	5·7	.	.	.	16	107	13·7
Südliche { Sect. II .	339	690	30·4	401	1.202	52·9	3	234	10·3	3	130	5·7
Oestliche	9	17	7·6	60	207	92·4	.	.	.	.	.	.
Zusammen .	607	1.316	40·12	488	1.454	44·33	3	234	7·14	19	237	7·22
i m J a h r e 1 8 5 6												
Südliche	598	1.299	42·50	420	1.178	38·54	3	234	7·66	19	237	7·76
Oestliche	91	184	11·02	60	207	12·40	.	.	.	.	.	.
Zusammen .	689	1.483	31·39	480	1.385	29·31	3	234	4·95	19	237	5·02

c) Pfeiler gemauert,

Ueberbau aus Holz amerikanischer Construction.

d) Landpfeiler gemauert,

Mittelpfeiler und Ueberbau aus Holz.

e) Ganz aus Holz.

f) Pfeiler gemauert,

Ueberbau aus Eisen.

Auf Grundlage dieser Eintheilung ist die folgende Tabelle verfasst, deren erste Abtheilung für die Angaben des Jahres 1855, die zweite für jene des Jahres 1856 bestimmt ist. Von den jeder Brückengattung zukommenden drei Spalten liefert die erste die Anzahl der Objecte, die zweite ihre Gesamtlänge in Klaftern, die dritte diese Länge in Procenten der Gesamtlänge aller Brücken.

Ausserdem ist noch zu bemerken, dass die Classen a), c) und f) unter der Benennung „Stabile Brücken“, die anderen b), d) und e) unter „Nicht stabile“ zusammengefasst sind.

d e r B r ü c k e n

Ganz aus Holz			Pfeiler gemauert, Ueberbau aus Eisen			Stabile			Nicht stabile			Zusammen		
						im Ganzen								
Zahl	Länge		Zahl	Länge		Zahl	Länge		Zahl	Länge		Zahl	Länge	
	Klafter	Procente		Klafter	Procente		Klafter	Procente		Klafter	Procente		Klafter	Procente
im Jahre 1855														
.	.	.	6	22	2·8	265	631	80·6	43	152	19·4	308	783	100
.	.	.	6	17	0·7	348	941	41·4	404	1.332	58·6	752	2.273	100
.	.	.	.	.	.	9	17	7·6	60	207	92·4	69	224	100
.	.	.	12	39	1·19	622	1.589	48·45	507	1.691	51·55	1.129	3.280	100
im Jahre 1856														
.	.	.	20	108	3·54	621	1.641	53·70	439	1.415	46·30	1.060	3.056	100
19	1.135	68·01	55	143	8·57	146	327	19·59	79	1.342	80·41	225	1.669	100
19	1.135	24·02	75	251	5·31	767	1.968	41·65	518	2.757	58·35	1.285	4.725	100

Ein Blick auf die vorstehende Tabelle zeigt, dass auf der östlichen Staats-Eisenbahn im Jahre 1855 nur ganz gemauerte Brücken und solche mit gemauerten Pfeilern und einem Ueberbaue aus Holz gewöhnlicher Construction sich vorgefunden haben.

Die das Jahr 1856 betreffende Abtheilung weist für diese Staatsbahn ausser den beiden eben erwähnten Gattungen, von welchen die erste bedeutend vermehrt erscheint, auch noch ganz hölzerne Brücken und solche mit gemauerten Pfeilern und einem Ueberbaue aus Eisen nach. Die ganz hölzernen Brücken betragen in diesem Jahre auf der östlichen Staats-Eisenbahn allein 68·01 Percent der Gesamtzahl der Brücken dieser Bahn. Diese bedeutende Aenderung in den das Jahr 1856 betreffenden Angaben über die östliche Staatsbahn hat in dem Zuwachse der neu eröffneten Strecken ihren Grund, auf welchen, um die Eröffnung des Betriebes auf derselben zu beschleunigen, mehrere provisorische Brücken aus Holz erbaut wurden.

Die stabilen Brücken dieser Bahn betragen 19·59 Percent. Es sind übrigens bereits Einleitungen getroffen, einen grossen Theil der erwähnten provisorischen Brücken in stabile umzubauen.

Wie aus den nachfolgenden Angaben über die Herstellungen in den Jahren 1855 und 1856 hervorgeht, wurden auch auf der südlichen Staatsbahn die stabilen Brücken nicht unbedeutend vermehrt, daher die Zahl derselben im Jahre 1856 bereits 53·70 Percent beträgt, welches als ein sehr günstiges Verhältniss anzusehen ist.

Von den einzelnen Brücken der verschiedenen Gattungen sind folgende als die vorzüglichsten auf den neu eröffneten Strecken der östlichen Staatsbahn zu erwähnen.

Die längste und zugleich höchste der ganz gemauerten Brücken ist 15½ Klafter lang, 5 Klafter hoch, überbrückt den Wątok-Bach bei Tarnów, und ist mit Quadern gewölbt, während bei den übrigen Brücken dieser Gattung nur Ziegelgewölbe vorkommen.

Brücken mit gemauerten Pfeilern und einem Ueberbaue aus Holz gewöhnlicher Construction gibt es nur auf der alten Strecke.

Von den ganz aus Holz gebauten Brücken ist die längste jene über den Dunajec zwischen Słotwina und Tarnów. Die Länge derselben beträgt 312 Klafter, die Höhe 3½ Klafter. Sie ist nur für ein Geleise erbaut, mit Sprengwerken als Trägern und mit einem Dache gegen die Witterungseinflüsse versehen.

Die höchste Brücke der letzterwähnten Gattung ist die über die Weichsel bei Podgorze hinter Krakau; sie ist 126 Klafter lang und 5½ Klafter hoch. Dieselbe ist ebenfalls mit Sprengwerken versehen, jedoch nicht gedeckt, und für zwei Geleise gebaut.

Von den Brücken mit steinernen Pfeilern, welche mit Eisen überbaut sind, ist das längste und höchste Object zugleich die Brücke bei dem Wächterhause Nr. 135 zwischen Tarnów und Czarna, welche 7 Klafter Spannweite hat und 3 Klafter hoch ist. Der Unterbau besteht für zwei Geleise, die Ueberbrückung wird durch Träger aus gewalzten, zusammengenieteten und auf die hohe Kante gestellten Eisenblechen gebildet.

Hiermit schliesst die Beschreibung derjenigen Erd- und Bauwerke, welche mit dem Bahnkörper einerlei Höhe haben, die Hauptbestandtheile desselben bilden, und daher in ihrer Gesamtlänge der Länge des ganzen Bahnkörpers gleichkommen, und es ist nur noch von denjenigen Werken zu sprechen, welche als Nebenbestandtheile des Unterbaues dem Bahnkörper eingefügt oder angeschlossen sind, ohne denselben in seinem ganzen Querschnitte auszufüllen.

Hierher gehören:

1. Durchlässe im Bahnkörper, welche die Höhe desselben nicht erreichen;
2. Brücken, welche den Bahnkörper quer überspannen;
3. Durchlässe neben der Bahn;
4. Futtermauern;
5. endlich Wegübergänge.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Nebenbestandtheile 1, 2, 3 und 5 nach ihrer Anzahl, im Ganzen und auf die Meile, die Futtermauern nach ihrer Länge in Klaftern und in Procenten der Bahnlänge übersichtlich dargestellt.

Benennung der Bahnen	Nebenbestandtheile des Bahnkörpers																							
	Durchlässe im		Brücken über dem		Durchlässe neben dem		Zusammen		Futtermauern		Wegübergänge													
	Bahnkörper										im		unter und über dem		Zusammen									
											Bahn-Niveau													
	Anzahl						Länge				Anzahl													
im Ganzen		auf 1 Meile		im Ganzen		auf 1 Meile		im Ganzen		auf 1 Meile		in Klaftern		in Procenten		im Ganzen		auf 1 Meile		im Ganzen		auf 1 Meile		
im Jahre 1855																								
Südliche	Sect. I.		51	2.5	16	0.8	458	22.7	525	26.0	9.012	11.2	113	5.6	68	3.4	181	9.0						
	Sect. II		60	1.4	.	.	122	2.9	182	4.3	51.701	31.1	380	9.1	102	2.5	482	11.6						
Oestliche		.	.	.	.	.	.	17	1.9	.	.	85	9.6	11	1.2	96	10.8						
Zusammen						
im Jahre 1856																								
Südliche						
Oestliche						
Zusammen						

Die Wegübergänge unter und über dem Bahn-Niveau wurden in der obenstehenden Tabelle, ungeachtet sie unter den angeführten Bauwerken schon mitbegriffen sind,

besonders hervorgehoben, weil die für dieselben verausgabten Baukosten, wie bereits im vorjährigen Berichte angeführt wurde, sowohl die Oekonomie, als die Sicherheit und Bequemlichkeit des Betriebes wesentlich fördern, während umgekehrt die mit geringen Ausgaben hergestellten Uebergänge im Bahn-Niveau ein nicht unbedeutendes Opfer im Betriebe nach sich ziehen.

In Bezug auf die relative Anzahl der Wegübergänge stellt sich für die einzelnen Staatsbahnen nach dem oberen Absatze der Tabelle folgendes Verhältniss heraus:

Bei der südlichen Staatsbahn, I. Section, entfallen auf eine Bahnmeile Wegübergänge 9.0

Bei der östlichen Staatsbahn entfallen auf eine Bahnmeile Wegübergänge 10.8

Bei der südlichen Staatsbahn, II. Section, entfallen auf eine Bahnmeile Wegübergänge 11.6

In der obigen Tabelle erscheint ferner beachtenswerth, dass die östliche Staatsbahn keine Futtermauern aufzuweisen hat.

Somit erübrigt nur noch eine summarische Zusammenstellung der sämtlichen Haupt- und Nebenwerke des Unterbaues, um nach ihrem Umfange den Rang zu beurtheilen, welchen die Bahnen gegenseitig einnehmen. Eine solche Uebersicht ist in der folgenden Tabelle geboten.

Benennung der Bahnen	Hauptbestandtheile des Bahnkörpers				Nebenbestandtheile d. Bahnkörpers		
	Erdwerke		Bauwerke		Erdwerke	Bauwerke	
	Terrain- Aus- gleichungen	Dämme und Ein- schnitte	Tunnels, Galerien u. Viaducte	Brücken	Uebergänge im Bahn- Niveau	Brücken und Durchlässe	Futter- mauern
	Procente der ganzen Bahnlänge				Anzahl auf 1 Meile		⁹ / ₁₀ d. ganz. Bahnlänge
	im Jahre 1855						
Südliche { Sect. I .	22.9	71.7	4.4	1.0	5.6	26.0	11.2
{ Sect. II .	12.6	84.9	1.1	1.4	9.1	4.3	31.1
Oestliche	25.2	74.2	.	0.6	9.6	1.9	.
Zusammen . . .	17.1	79.8	1.9	1.2	8.2	10.3	21.4
	im Jahre 1856						
Südliche	16.0	80.6	2.2	1.2	8.0	11.5	24.6
Oestliche	17.1	81.3	.	1.6	5.3	1.8	.
Zusammen . . .	16.3	80.9	1.5	1.3	7.2	8.5	17.2

Aus dem oberen das Verwaltungs-Jahr 1855 betreffenden Absatze dieser Tabelle ersieht man, dass die grösste Ausdehnung von Terrain-Ausgleichungen, 25·2 Percent, auf der östlichen, von Dämmen und Einschnitten, 84·9 Percent, auf der südlichen, II. Section, von Tunnels und Viaducten, 4·4 Percent, auf der südlichen, I. Section, von Brücken, 1·4 Percent, auf der südlichen, II. Section und von Futtermauern, 31·1 Percent, ebenfalls auf der südlichen, II. Section, erscheint. Die grösste Anzahl von Wegübergängen im Bahn-Niveau zeigt die östliche mit 9·6 auf eine Bahnmeile, die grösste Anzahl von Nebenbrücken aber die südliche, I. Section, mit 26·0 auf eine Bahnmeile.

Der untere, die Angaben für das Jahr 1856 enthaltende Abschnitt dieser Tabelle zeigt, dass die grösste Ausdehnung von Terrain-Ausgleichungen mit 17·1 Percent, von Dämmen und Einschnitten mit 81·3 Percent und auch von Brücken mit 1·6 Percent auf der östlichen Staatsbahn, die grösste Ausdehnung von Tunnels und Viaducten mit 2·2 und von Futtermauern mit 24·6 Percent aber auf der südlichen vorkommen und dass endlich die beiden letztgenannten Bestandtheile des Bahnkörpers auf der östlichen gar nicht vorhanden sind. Die grösste Anzahl von Uebergängen im Bahn-Niveau mit 8·0 auf eine Bahnmeile und von Nebenbrücken mit 11·5 auf eine Bahnmeile zeigt sich auf der südlichen Staats-Eisenbahn.

b. Herstellungen in den Jahren 1855 und 1856.

Am Unterbaue sind nebst den gewöhnlichen Erhaltungsarbeiten nachfolgende grössere Reparaturen, Reconstructionen und Neubauten vorgekommen.

Südliche Staatsbahn, I. Section, im Jahre 1855.

Terrain-Ausgleichungen. Wegen Verlängerung der bestehenden und der Anlage von neuen Ausweich- und Manipulations-Geleisen zur Erweiterung der Stations-Plätze in Meidling, Hetzendorf, Atzgersdorf, Vöslau, Neustadt, St. Egyden und Klamm wurden an diesen Orten Abgrabungen und Planirungen vorgenommen.

Einschnitte. Im grossen Einschnitte bei Mattersdorf auf der Oedenburger Flügelbahn fanden bedeutende Erdabrutschungen Statt; es musste daher das abgelöste Materiale mit namhaftem Kostenaufwande hinweggeführt, und von den Böschungen entfernt abgelagert werden.

Tunnels. Der Haupt-Tunnel sowie mehrere der übrigen mit Ziegeln ausgemauerten Tunnels am Semmering hatten an jenen Stellen, wo Wasser durch das Mauerwerk gedrungen war, von den Winterfrösten sehr gelitten; in Folge dessen musste eine bedeutende Auswechslung von Ziegeln vorgenommen, und ausserdem am Haupt-Tunnel an jenen Stellen, welche vorzüglich dem Zudrange der Feuchtigkeit ausgesetzt waren, ein grosser Theil des Ziegel-Mauerwerkes durch in Steinmörtel gelegte Sandstein-Quadern ersetzt werden.

Viaducte. Am Viaducte über den oberen Adlitz-Graben am Semmering wurden den Gewölbe und Pfeiler verstärkt, und an der oberen Stirnseite dieses Objectes drei neue starke Strebepfeiler hergestellt.

Brücken. Da die Hochwässer die Schwechat-Brücke bei Baden unterwaschen hatten, wurde die Vornahme einer Ufer-Regulirung und Versicherung oberhalb und unterhalb dieser Brücke nothwendig.

Aus einem ähnlichen Anlasse musste das Flussbett der Triesting bei Leobersdorf 40 Klafter ober- und unterhalb der dortigen Eisenbahnbrücke geräumt, und das Ufer regulirt und versichert werden.

Die Brücke über den sogenannten Rumpler Graben zwischen den Stationen Eichberg und Klamm am Semmering, an welcher in Folge von bedeutenden Setzungen des Baugrundes das Gewölbe und die Flügelmauern geborsten und gewichen waren, wurde durch Errichtung neuer Pfeiler und Verengung des Gewölbes reconstruirt.

Futtermauern. Wegen Erdabrutschungen am sogenannten Lechner Damme unmittelbar vor dem Weinzettelwand-Tunnel am Semmering wurde eine bedeutende Verstärkung der dortigen Stützmauer nothwendig. Die Bahngeleise neben derselben wurden auf starke Roste gelegt.

Die eben angeführten Arbeiten, welche auf der Semmeringer Bahnstrecke vorgenommen wurden, hat die k. k. Central-Direction für Eisenbahn-Bauten auf Rechnung des Eisenbahn-Baufondes ausgeführt.

Südliche Staatsbahn, II. Section, im Jahre 1855.

Dämme. Behufs der Erweiterung der Station Kranichsfeld und der Anlage eines vierten Geleises daselbst wurde der dort gelegene Damm in einer Länge von 275 Klaftern breiter gemacht und in Folge dessen der denselben durchschneidende Durchlass verlängert.

Um den Dammkörper zwischen Römerbad und Steinbrück gegen die Hochwässer der Sann zu schützen, wurde derselbe in einer Länge von 60 Klaftern gepflastert und mit Flechtzäunen bepflanzt.

Aus ähnlichen Ursachen mussten in Steinpflasterungen bestehende Dammschutzbauten und zwar zwischen Steinbrück und Hrastnik in einer Länge von 20 Klaftern und zunächst der Station Sagor in einer Länge von 65 Klaftern ausgeführt werden.

Futtermauern. Zwischen den Stationen Leibnitz und Ehrenhausen wurde eine alte, 60 Klafter lange und baufällige Wandmauer dem Verfall überlassen, und dadurch dem Kostenaufwande der künftigen Erhaltung entzogen, was durch eine Umlegung der Bahn von der Berglehne mehr gegen die Thalseite zulässig gemacht wurde. Die Richtungs- und Niveau-Verhältnisse wurden hierdurch nicht wesentlich geändert.

Durch eine ähnliche Bahnumlegung wurde unterhalb der Station Ehrenhausen die weitere Erhaltung einer 45 Klafter langen Wandmauer erspart.

Zwischen Steinbrück und Hrastnik wurden zwei Wandmauern, zusammen 30 Klafter lang, abgetragen und mit stärkeren Böschungen wieder aufgeführt.

Viaducte. Zur Verstärkung des Pössnitzer Viaductes wurden drei Wölbungen desselben voll ausgemauert.

Brücken. An fünf zwischen den Stationen Mitterndorf und Marein, zwischen Frohnleiten und Peggau und zwischen Marburg und Kranichsfeld gelegenen Brücken wurden die bereits schadhafte Holzüberlagen beseitigt und dafür eiserne Träger angebracht.

Oestliche Staatsbahn im Jahre 1855.

In diesem Jahre wurden auf der östlichen Staats-Eisenbahn keine bemerkenswerthen Herstellungen oder Reconstructions, welche auf den Unterbau Bezug haben, vorgenommen.

Südliche Staatsbahn im Jahre 1856.

Terrain-Ausgleichungen, Dämme und Einschnitte. In Folge des gesteigerten Verkehrs mussten mehrere Stations-Plätze, und zwar die in Liesing, Mödling, Neunkirchen, Stübing, Marburg, Sava und Kresnic, erweitert und für die daselbst anzulegenden neuen Ausweichbahnen die nöthigen Erdarbeiten und Planirungen vorgenommen werden. Auch in der Station Brunn wurde der Auf- und Absteigeplatz durch Verbreiterung des dortigen $2\frac{1}{2}$ Klafter hohen Dammes erweitert. Ebenso wurde die Breite des an der Station Guntramsdorf gelegenen Dammes durch bedeutende Anschüttungen vergrößert, um die dortige Ausweiche verlängern zu können und für das Aufladen und Abladen der Frachten mehr Raum zu gewinnen.

Auf dem Stations-Platze in Laxenburg, dessen Beengung die Sicherheit des Verkehrs gefährdete und die Aufstellung der nach dem k. k. Lustschlosse Laxenburg häufig verkehrenden Hofzüge sehr erschwerte, wurde die in den Hauptgeleisen gelegene Drehscheibe abgetragen und mehr seitwärts gelegt; es mussten daher sowohl zu diesem Zwecke als zur Verlängerung der bestehenden Ausweichgeleise und zur Anlage eines neuen Manipulations-Geleises bedeutende Anschüttungen vorgenommen werden.

Die Erdabrutschungen im grossen Mattersdorfer Einschnitte auf der Oedenburger Flügelbahn waren auch im Jahre 1856 bedeutend, wesshalb (wie alljährlich) kostspielige Abräumungen und Hinwegschaftungen von Material eingeleitet werden mussten.

Zum Schutze der Bahndämme gegen die Hochwässer des Sann-Flusses zwischen Römerbad und Steinbrück und der Save zwischen Hrastnik und Trifail wurden in ersterer Strecke 150 Klafter, in letzterer Strecke 210 Klafter lange Steindämme hergestellt.

Tunnels. Die im Jahre 1855 begonnene Reconstruction der Tunnels auf der Semmeringer Strecke wurde im Jahre 1856 durch die k. k. Central-Direction für Eisenbahn-Bauten fortgesetzt und beendet.

Viaducte. Die ebenfalls im Jahre 1855 unternommene Reconstruction und Verstärkung des Viaductes über den oberen Adlitzgraben am Semmering wurde im folgenden Jahre durch die erwähnte Central-Direction vollendet.

Zunächst der Station Stübing wurde der mit einer hölzernen Ueberbrückung versehene Viaduct mit Anwendung von Quader-Gewölben reconstruirt.

An den beiden mit einem Holzüberbaue hergestellten Viaducten zunächst der Matzleinsdorfer und Favoriten-Linie bei Wien musste die Auswechslung eines grossen Theiles der bereits schadhaften Ensbäume, Durchzüge und Mauerbänke vorgenommen werden.

Brücken und Durchlässe. In Folge der Anlage eines neuen Ausweich-Geleises in der Station Mödling musste die über den Mühlbach führende Brücke mit einem Ueberbaue aus Holz um drei Klaftern verbreitert werden.

An den bei der Station Neustadt in den sogenannten Sauerwiesen befindlichen drei Wasserdurchlässen, dann an der grossen und kleinen Fische-Brücke wurden die zerstörten hölzernen Uferversicherungen abgetragen und neue aus Steinwänden hergestellt.

Auf der Oedenburger Flügelbahn musste der unter dem sechs Klafter hohen sogenannten Ochenschuh-Damme bestehende gemauerte Durchlass wegen stattgefundener bedeutender Setzungen reconstruirt werden.

Die schon im vorausgegangenen Jahre durch die Central-Direction für Eisenbahn-Bauten begonnene Wiederherstellung der Rumpler Brücke am Semmering wurde im Jahre 1856 ihrer Vollendung zugeführt.

Die bei der Station Langenwang gelegene, mit hölzernen Sprengwerken und vier Mittelpfeilern versehene Feistritzer Brücke wurde mit eisernen Blechträgern umgestaltet.

Die zwischen Krieglach und Mitterndorf über den Fresnitz-Bach führende und neun Fuss lange Brücke mit hölzernem Ueberbaue und gemauerten Widerlagern bekam statt der hölzernen gewalzte eiserne Träger.

In der Station Gradwein wurden an einer Brücke von fünf Klaftern Spannweite die hölzernen Ueberlagen entfernt, an die gemauerten Landpfeiler Pilaster aus Quadern angesetzt und eiserne Blechträger eingelegt.

Ferner bekamen nachfolgende Brücken statt des hölzernen Ueberbaues eiserne Blechträger:

die in der Strecke zwischen Ehrenhausen und Spielfeld über den Mühlbach führende Brücke;

drei zwischen den Stationen Marburg und Kranichsfeld befindliche Brücken;

endlich die Brücke über die Wogleina vor St. Georgen.

Wegübersetzungen.

Eine in der Station Leobersdorf über das Niveau der Bahn führende Weg-Uebersetzung musste aus Rücksichten für die Sicherheit des Verkehrs aufgelassen, und dieser Weg mit der sehr nahe gelegenen, die Bahn auf einer gewölbten Brücke übersetzenden Leobersdorfer Strasse vereinigt werden. Zur Ausführung dieser Maassregel wurde die Aufschüttung einer Strassen-Rampe nothwendig. Ihre Länge beträgt 72 Klafter, ihre Kronenbreite 5 Klafter und ihre höchste Höhe 3 Klafter.

Die bei der Station Stübing vorüberführende Bezirksstrasse wurde auf 80 Klafter Länge umgelegt und der dort befindliche Einschnitt erweitert, wodurch ein grösserer Raum für das Auf- und Abladen der Güter verfügbar wurde.

Anpflanzungen.

Längs der Bahn zwischen Liesing und Brunn wurden 1.000 Stück Maulbeer-Bäume gepflanzt und ausserdem in den Gartenanlagen der Station Baden ungefähr 50.000 Stück junger Maulbeer-Bäumchen behufs der Bahnanpflanzungen aus Samen gewonnen, die ein gedeihliches Fortkommen versprechen.

Ueberdiess wurden in der ganzen Ausdehnung der südlichen Staats-Eisenbahn an vielen hierzu geeigneten Stellen Anpflanzungen von Gesträuchzäunen hergestellt und die bestehenden Anlagen erweitert. Insbesondere wurden auf der Staats-Eisenbahn-Strecke zwischen Mürzzuschlag und Laibach im Verwaltungs-Jahre 1855 über 5.000 Current-Klafter neue Hecken angelegt und 10.846 Bäume gepflanzt, im Verwaltungs-Jahre 1856 aber 11.014 Current-Klafter Hecken mit Sträuchen neu angelegt und 7.088 Bäume gesetzt.

Verflochtene Hecken befanden sich am Ende des Verwaltungs-Jahres 1856 auf einer Länge von 11.072 Current-Klaftern.

Der Stand der ärarischen Baumschulen in Gratz und Marburg enthielt am Ende des Verwaltungs-Jahres 1856 einen Vorrath von 50.315 Stücken verschiedener Bäume, 920.580 Sträuchen und 400 Metzen Topinambour.

Einfriedungen. Aus Sicherheitsrücksichten wurde der Stations-Platz in Meidling mit einem neuen Gitter umgeben.

Oestliche Staatsbahn im Jahre 1856.

Zwischen den Stationen Krakau und Trzebinia wurde mit der Reconstruction der Brücken begonnen. 36 mit Holz überbaute Objecte wurden für eine Ueberbrückung mit Eisen-Construction vorgerichtet, jedoch wurde bis auf weiteres die Holzüberbrückung gelassen; bei drei anderen wurde der hölzerne Ueberbau beseitigt und ihre Einwölbung unternommen.

Oberbau.

a. Umfang der Bauanlagen.

Die nachfolgende Uebersicht II liefert ein Bild des Oberbaues auf den im Staatsbetriebe befindlichen österreichischen Staatsbahnen, wie derselbe in den Jahren 1855 und 1856 bestand. In Betreff des Umfanges der Bahnen, welche hierbei in Betrachtung gezogen werden, gilt das bereits oben bei der Darstellung des Unterbaues Gesagte.

Uebersicht II des Oberbaues auf den im Staatsbetriebe befindlichen

Benennung der Bahnen	Gesamtlänge des Bahnkörpers		Von der Gesamtlänge sind versehen mit		Nebst den Haupt- geleisen bestehen		Gesamtlänge aller Geleise	
			1 Hauptgeleise	2 Hauptgeleisen	Ausweichgeleise für den Verkehr	Manipulations- u. todte Geleise		
	in Meilen	in Klaftern						
im Jahre 1855								
Südliche	Section I	20·18	80.740	33.384	47.356	18.937	6.234	153.267
	Section II	41·53	166.139	139.700	26.439	23.190	13.728	229.496
Oestliche		8·90	35.582	35.582	.	1.513	2.674	39.769
Zusammen .		70·61	282.461	208.666	73.795	43.640	22.636	422.532
im Jahre 1856								
Südliche		61·71	246.879	169.004	77.875	43.572	21.209	389.535
Oestliche		26·67	106.680	106.680	.	8.986	7.622	123.288
Zusammen .		88·38	353.559	275.684	77.875	52.558	28.831	512.823

k. k. österreichischen Staatsbahnen zu Ende der Jahre 1855 und 1856.

Von der Gesammtlänge aller Geleise bestehen aus					Für die Uebergänge von einem Geleise auf andere bestehen									
Flachschiene	hochkant. Schienen à 12—14 Pfund	breitbasigen Schienen			Wechsel						Drehscheiben			bewegliche Plattformen
		à 15—17 Pfund	à 20—21 Pfund	à 24—25 Pfund	gewöhnliche		Sicherheits-Wechsel		Zusammen		unter 20 Fuss Durchmesser	über 30 Fuss Durchmesser	Zusammen	
					zwei-fache	drei-fache	zwei-fache	drei-fache	zwei-fache	drei-fache				
für den Current-Fuss					in Klaftern									
Anzahl														
im Jahre 1855														
632	112	78.439	20.313	53.771	225	15	232	.	457	15	5	22	27	1
329	46.495	59.879	122.793	.	106	19	252	.	358	19	10	16	26	2
.	.	38.440	1.359	.	58	.	3	.	61	.	.	4	4	6
961	46.607	176.728	144.465	53.771	389	34	487	.	876	34	15	42	57	9
im Jahre 1856														
881	46.037	103.314	185.532	53.771	202	31	635	.	837	31	15	38	53	3
.	.	20.072	103.216	.	43	2	151	.	194	2	.	9	9	5
881	46.037	123.386	288.748	53.771	245	33	786	.	1.031	33	15	47	62	8

Die Ursachen, welche bei den einzelnen Bahnen die bedeutenden Abweichungen in den Angaben der Uebersicht II von den Nachweisungen bewirkt haben, die bezüglich der vorhergehenden Jahre geliefert wurden, werden in dem unten folgenden Abschnitte *d)* „Herstellungen in den Jahren 1855 und 1856“ näher besprochen werden.

Die einfachen und doppelten Hauptgeleise und die Gesamtlänge der Bahnen verhielten sich unter einander nach der Uebersicht II:

im Jahre 1855 wie	208.666	:	73.795	:	282.461
oder wie	73.87	:	26.13	:	100.00
im Jahre 1856 wie	275.684	:	77.875	:	353.559
oder wie	77.97	:	22.03	:	100.00

Dass in dem letztgenannten Jahre das Verhältniss der doppelten zu den einfachen Hauptgeleisen sich ungünstiger als in dem vorausgehenden Jahre darstellte, hat darin seinen Grund, weil im Jahre 1856 wegen Eröffnung neuer Strecken auf der östlichen Staats-Eisenbahn bedeutend mehr einfache als doppelte Hauptgeleise zugewachsen sind.

Was die Verhältnisszahlen betrifft, welche sich aus der Vergleichung der mit den verschiedenen Schienengattungen versehenen Bahnstrecken und der ganzen Bahnlänge ergeben, so verhielten sich die Längen der

1. mit flachen,
2. mit hochkantigen 12 bis 14pfündigen,
3. mit breitbasigen 15 „ 17 „
4. „ „ 20 „ 21 „
5. „ „ 24 „ 25 „

Schienen belegten Bahnstrecken zur Gesamtgeleislänge

	1.	2.	3.	4.	5.						
im Jahre 1855 wie	961	:	46.607	:	176.728	:	144.465	:	53.771	:	422.532
oder wie	0.23	:	11.03	:	41.82	:	34.19	:	12.73	:	100.00
„ „ 1856 wie	881	:	46.037	:	123.386	:	288.748	:	53.771	:	512.823
oder wie	0.17	:	8.98	:	24.06	:	56.31	:	10.48	:	100.00

In den zwei vorausgegangenen Jahren stellten sich diese Verhältnisse dar, wie folgt:

	1.	2.	3.	4.	5.						
im Jahre 1853 wie	1.941	:	341.421	:	471.618	:	128.401	:	—	:	943.381
oder	0.21	:	36.19	:	49.99	:	13.61	:	—	:	100.00
im Jahre 1854 wie	1.989	:	329.052	:	570.506	:	247.088	:	53.706	:	1,202.341
oder	0.16	:	27.37	:	47.45	:	20.55	:	4.47	:	100.00

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, dass die breitbasigen 20 bis 21pfündigen Schienen auf den Staatsbahnen eine in jedem folgenden Jahre zunehmende Verwendung gefunden haben. Dieses erhellt nicht nur, wenn die betreffenden Angaben über alle Bahnen zusammen, und zwar die für das Jahr 1856 mit denen des Jahres 1855 und die für das Jahr 1854 mit denen des Jahres 1853, verglichen werden, sondern es findet dieser Umstand auch noch durch die in der auf Seite 23 folgenden Tabelle

für die einzelnen Staatsbahnen angeführten Daten bezüglich der Jahre 1855 und 1856 seine Bestätigung.

In demselben Grade, als die Verwendung der letztgenannten Schienengattung an Ausdehnung gewinnt, werden die schwächeren Schienengattungen beseitigt.

Die absolute Länge der breitbasigen 24 bis 25pfündigen Schienen hat sich seit dem Jahre 1854, in welchem der bezügliche Verwaltungs-Bericht in Folge der aufgenommenen Darstellung der Semmering-Bahn zum ersten Male dieser Schienengattung Erwähnung thut, nur höchst unbedeutend geändert, da dieses Oberbau-Materiale nur auf der genannten Gebirgsbahn eine Verwendung findet.

Die Uebersicht II zeigt ferner, dass von der Gesamtlänge aller Bahnen im Jahre 1855 mit

einfachem Hauptgeleise belegt waren	208.666 Klafter	oder	73.87 Percent,
doppeltem	73.795	„	26.13

Diese einfachen und doppelten Hauptgeleise hatten daher ein einfaches Geleise-	Ausmaass von	356.256 Klaftern,
und betragen von der Ge-	sammlänge aller bestehenden	
Geleise		84.31 Percent,
auf eine Bahnmeile entfielen		
somit		5.045 Klafter.

Ueberdiess bestanden in dem erwähnten Jahre Ausweichgeleise für den Verkehr	43.640 Klafter;
sie betragen von der Gesamtlänge aller Geleise	10.33 Percent,
und auf eine Bahnmeile entfielen	618 Klafter.

Dann bestanden an Manipulations- und todten Geleisen	22.636 Klafter;
sie betragen von der Gesamtlänge aller Geleise	5.36 Percent,
und auf eine Bahnmeile entfielen	321 Klafter.

Die Gesamtlänge aller Geleise betrug daher	422.532 Klafter;
und auf eine Bahnmeile entfielen davon im Durchschnitte	5.984 Klafter.

Die im Obigen für das Jahr 1855 namhaft gemachten Verhältnisse stellten sich für das Jahr 1856 dar, wie folgt.

Von der Gesamtlänge aller Bahnen waren mit	
einfachem Hauptgeleise belegt	275.684 Klafter oder 77.97 Percent,
doppeltem Hauptgeleise	77.875 „ „ 22.03

Die einfachen und doppelten Hauptgeleise hatten daher zusammen ein einfaches Geleise-Ausmaass von . . . 431.434 Klaftern,
und betragen von der Gesamtlänge aller bestehenden Geleise 84·13 Percent,
auf eine Bahnmeile entfielen somit 4.881 Klafter.

Ueberdiess bestanden Ausweichgeleise für den Verkehr 52.558 Klafter,
sie betragen von der Gesamtlänge aller Geleise 10·25 Percent,
und auf eine Bahnmeile entfielen 595 Klafter.

Dann bestanden an Manipulations- und todten Geleisen 28.831 Klafter;
sie betragen von der Gesamtlänge aller Geleise 5·62 Percent
und auf eine Bahnmeile entfielen sonach 326 Klafter.

Auf nachbenannten Bahnen	waren belegt mit		betrug die Länge der verschiedenen Geleise		
	1 Hauptgeleise	2 Hauptgeleisen	der Hauptgeleise	der Ausweich- geleise für den Verkehr	der Manipulations- und todten Geleise
	in Percen ten der Bahnlänge		in Percen ten der Gesamt-Geleislänge		
	im Jahre 1855				
Südliche { Section I	41·35	58·65	83·58	12·36	4·06
{ Section II	84·09	15·91	83·91	10·11	5·98
Oestliche	100	.	89·47	3·81	6·72
Zusammen	73·87	26·13	84·31	10·33	5·36
	im Jahre 1856				
Südliche	68·46	31·54	83·37	11·19	5·44
Oestliche	100	.	86·53	7·29	6·18
Zusammen	77·97	22·03	84·13	10·25	5·62

Die Gesammtlänge aller Geleise betrug daher . . . 512.823 Klafter;
und auf eine Bahnmeile entfielen davon im Durchschnitte 5.802 Klafter.

Ueber die Anwendung der verschiedenen Schienengattungen auf allen Bahnen zusammen gibt folgende Zusammenstellung Auskunft.

Das Ausmaass der Geleise betrug	im Jahre 1855		im Jahre 1856	
	Klafter	oder Percent	Klafter	oder Percent
an Flachschiene	961	0·23	881	0·17
an hochkantigen Schienen zu 12 bis 14 Pfund auf den Current-Fuss	46.607	11·03	46.037	8·98
an breitfüssigen Schienen zu 15 bis 17 Pfund auf den Current-Fuss	176.728	41·82	123.386	24·06
an breitfüssigen Schienen zu 20 bis 21 Pfund auf den Current-Fuss	144.465	34·19	288.748	56·31
an breitfüssigen Schienen zu 24 bis 25 Pfund auf den Current-Fuss	53.771	12·73	53.771	10·48

Auf den einzelnen Bahnen stellten sich diese Verhältnisse dar, wie folgt.

entfielen von den verschiedenen Geleisen				bestanden von den Gesamtgeleisen aus				
von den Hauptgeleisen	von den Ausweichgeleisen für den Verkehr	von d. Manipulations- und todten Geleisen	von allen Geleisen zusammen	Flachschiene	hochkantigen	breitfüssigen von 15—17 Pfd.	breitfüssigen von 20—21 Pfd.	breitfüssigen von 24—25 Pfd.
auf 1 Bahnmeile Klafter				in Procenten der Gesamt-Geleislänge				
im Jahre 1855								
6.348	938	309	7.595	0·41	0·07	51·19	13·25	35·08
4.637	558	331	5.526	0·14	20·26	26·09	53·51	.
3.998	170	300	4.468	.	.	96·58	3·42	.
5.045	618	321	5.984	0·23	11·03	41·82	34·19	12·73
im Jahre 1856								
5.263	706	343	6.312	0·23	11·82	26·52	47·63	13·80
4.000	337	285	4.622	.	.	16·28	83·72	.
4.881	595	326	5.802	0·17	8·98	24·06	56·31	10·48

Die Answich-, dann Manipulations- und todten Geleise betragen zusammen im Jahre

1855	auf der südlichen Bahn, Section I	16·42	} Percent von der Gesamt- Geleislänge.
"	" " " " " " II	. . . . .	16·09
"	" " östlichen "	. . . . .	10·53
1856	" " südlichen "	. . . . .	16·63
"	" " östlichen "	. . . . .	13·47

Von den eben genannten Geleisen entfielen daher im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I, 1.247 Klafter auf 1 Bahnmeile,

" " " " " " II, 889 " " " "

" " " östlichen " " 470 " " " "

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn 1.049 " " " "

" " " östlichen " 622 " " " "

Wenn man die Bahnlänge nach dem Verhältnisse der aus verschiedenen Schienengattungen bestehenden Geleislängen eintheilt, so ergibt sich Folgendes.

	Flachschiene		hochkantige		breitfüßige zu 15—17 Pfund		breitfüßige zu 20—21 Pfund		breitfüßige zu 24—25 Pfund	
	Percente der Gesamt- Geleis- länge	ent- sprechen Meilen der Bahn- länge	Percente der Gesamt- Geleis- länge	ent- sprechen Meilen der Bahn- länge	Percente der Gesamt- Geleis- länge	ent- sprechen Meilen der Bahn- länge	Percente der Gesamt- Geleis- länge	ent- sprechen Meilen der Bahn- länge	Percente der Gesamt- Geleis- länge	ent- sprechen Meilen der Bahn- länge
im Jahre 1855										
Süd- { Sect. I.	0·41	0·08	0·07	0·01	51·19	10·34	13·25	2·67	35·08	7·08
liche { Sect. II	0·14	0·03	20·26	8·42	26·09	10·84	53·51	22·24	.	.
Oestliche . .	.	.	.	.	96·58	8·59	3·42	0·31	.	.
im Durchschnitt	0·23	0·16	11·03	7·79	41·82	29·53	34·19	24·14	12·73	8·99
im Jahre 1856										
Südliche . . .	0·23	0·14	11·82	7·29	26·52	16·37	47·63	29·39	13·80	8·52
Oestliche . .	.	.	.	.	16·28	4·34	83·72	22·33	.	.
im Durchschnitt	0·17	0·15	8·98	7·93	24·06	21·27	56·31	49·77	10·48	9·26

Aus der obigen Zusammenstellung geht hervor, dass, wie bereits erwähnt worden ist, die schwächeren Schienengattungen immer mehr und mehr beseitigt werden und dafür die stärkeren breitbasigen 20 und 21pfündigen Schienen in Verwendung kommen, welche im Jahre 1856 insbesondere auf der östlichen Staats-Eisenbahn fast

ausschliesslich im Gebrauche standen. Flachschienen kommen nur in ganz unerheblicher Menge vor.

Für den Uebergang von einem Geleise auf andere bestanden auf allen Bahnen zusammen im Jahre 1855

an zweifachen Wechseln 876 und diese vermittelten 876 Uebergänge,

an dreifachen Wechseln 34 und diese vermittelten 68 „

daher betragen die durch Wechsel vermittelten

Uebergänge in diesem Jahre zusammen 944 Uebergänge,

und auf eine Bahnmeile entfielen 13·37 „

Im Jahre 1856 wurden durch 1.031 zweifache und 33 dreifache Wechsel auf allen Bahnen zusammen 1.097 Uebergänge vermittelt, und es entfielen daher von diesen auf 1 Bahnmeile 12·41

Die Zahl der durch Sicherheitswechsel vermittelten Uebergänge belief sich im Jahre 1855 auf 487 oder 51·59 Percente, im Jahre 1856 auf 786 oder 71·65 Percente der durch Wechsel überhaupt bewirkten Uebergänge, woraus sich zu Gunsten des Bestandes der Sicherheitswechsel eine grosse Besserung in dem letzteren Jahre ergibt.

	1855	1856
Kleine und grosse Drehscheiben bestanden	57	62

	9	8
--	---	---

	66	70
--	----	----

	0·9	0·8
--	-----	-----

Auf den einzelnen Bahnen stellten sich in dieser Beziehung folgende Verhältnisse heraus:

Benennung der Bahnen	Uebergänge wurden vermittelt durch zwei- und dreifache Wechsel	Auf eine Bahnmeile entfielen Uebergänge	Hiervon wurden durch Sicherheits-Wechsel vermittelt in Percenten	Von den Drehscheiben und Plattformen entfielen auf 1 Bahnmeile	
	im Jahre 1855				
Südliche {	Section I	487	24·13	47·63	1·4
	Section II	396	9·54	63·63	0·7
Oestliche	61	6·85	4·92	1·1	
Zusammen .	944	13·37	51·59	0·9	
	im Jahre 1856				
Südliche	899	14·57	70·63	0·9	
Oestliche	198	7·42	76·26	0·5	
Zusammen .	1.097	12·41	71·65	0·8	

Durch ihre grosse Ausdehnung und durch die Anzahl der Geleise, der Wechsel, Drehscheiben und Plattformen zeichneten sich folgende Stationen aus:

Benennung der Bahnen	Stationen	Gesamtlänge der Stations- Geleise in		Hiervon entfielen auf			Hiermit waren verbunden				
				durchgehende Geleise	Anschleich- Geleise	Manipulations- Geleise	zweifache Wechsel	dreifache Wechsel	kleine Dreh- scheiben	grosse Dreh- scheiben	bewegliche Plattformen
		Meilen	Klftn.	in Klaffern			Zahl				
im Jahre 1855											
Südliche { Sect. I . { Sect. II .	Mürzzuschlag	1.29	5.147	1.236	1.298	2.613	64	.	.	2	1
	Gratz	1.16	4.623	900	645	3.078	31	3	.	4	2
Oestliche	Krakau	0.69	2.778	235	759	1.784	28	.	.	1	3
im Jahre 1856											
Südliche	Mürzzuschlag	1.29	5.147	1.236	1.298	2.613	64	.	.	2	1
Oestliche	Krakau	1.13	4.501	550	2.050	1.901	42	2	.	2	3

Das Geleise-Ausmaass der Station Krakau betrug im Jahre 1855 nur 0.69 Meilen, im Jahre 1856 aber 1.13 Meilen. Die Ursache dieser bedeutenden Vermehrung von Geleisen liegt in der im Jahre 1856 erfolgten Ausdehnung ihrer Werkstätten.

b. Construction des Oberbaues und des Zugehöres.

Da bereits die Verwaltungs-Berichte der vorausgegangenen Jahre in ausgedehnter Weise die Anordnung des Oberbaues auf den damals schon im Betriebe gestandenen Staatsbahnen behandelt haben, so erübrigt hier nur noch die Besprechung des Oberbaues auf den neu eröffneten Strecken der östlichen Staats-Eisenbahn.

Die neu zugewachsenen Strecken Krakau-Dębica und Oswięcim-Trzebinia besitzen einen Oberbau mit breitbasigen Schienen von 20 bis 21 Pfund Gewicht für den Current-Fuss. Die Schienen sind 15 bis 18 Fuss lang und ruhen auf kiefernen Schwellen, auf welchen sie mit Schraubennägeln befestigt werden. Die Schwellen sind meistens halbrund und durchschnittlich 3 Fuss, von Mitte zu Mitte gemessen, von einander entfernt gelagert. Man unterscheidet Stoss- und Mittelschwellen. Erstere sind 6 bis 6½ Zoll hoch und 15 bis 16 Zoll breit. An den Stössen werden die Schienen durch Kupplungsläppen, Schraubenbolzen und Stossplatten zusammengehalten. Mittelplatten kommen bei jeder Schiene in Verwendung.

Von dem Gewichte des eben erwähnten eisernen Oberbau-Materiales geschah bereits in früheren Berichten bei Gelegenheit der Beschreibung des Oberbaues mit breitbasigen 21 pfündigen Schienen Erwähnung, worauf zur Vermeidung einer Wiederholung hingewiesen wird.

Zwischen den Stationen Bochnia und Słotwina ist auf die Länge einer Meile versuchsweise ein Oberbau-System eingeführt, wobei der Schienenstoss ohne Unterlage sich zwischen zwei Schwellen befindet, welche ausnahmsweise bloss 2 Fuss 4 Zoll, von Mitte zu Mitte gemessen, von einander entfernt liegen. Die für eine Schienlänge von 18 Fuss nothwendigen 6 Schwellen sind diesem Abstände gemäss vertheilt. Die Schienen sind am Stosse durch die gewöhnlichen Kupplungs-lappen und Schraubenbolzen mit einander verbunden. Durch diese Anordnung werden bei jedem Geleisfelde, welches der Länge einer Schiene entspricht, nicht nur je eine Stossschwelle, statt welcher eine gewöhnliche Mittelschwelle in Verwendung kömmt, sondern auch die sonst für die Schienenkupplung nothwendigen Stoss-platten und Schraubennägel erspart.

Nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen sind die Erhaltungskosten des letzteren Oberbau-Systemes grösser als die des ersteren, wo die Schienenstösse sich oberhalb der Stossschwellen befinden. Es scheint daher das neue System, abgesehen davon, dass die durch dasselbe bewirkte grössere Elasticität des Oberbaues für seine Beibehaltung spricht, in ökonomischer Hinsicht nicht empfehlenswerther als das frühere zu sein.

Die Sicherheitswechsel sind entweder, wie auf der südlichen Staats-Eisenbahn, mit gehobelten Schienen und einem in Ständer angebrachten, auf einer schiefen Ebene wirkenden Gewichte oder mit einem durch ein Gewicht niedergehaltenen Hebel versehen, welcher vorwärts und rückwärts gelegt werden kann und dadurch die Verschiebung der Schienen bewirkt. Bei beiden Gattungen des Wechsels wird die Stellung desselben durch die Bendersche Signal-Scheibe ersichtlich gemacht.

Die Drehscheiben der neu eröffneten Strecken der östlichen Staats-Eisenbahn haben gusseiserne Träger, welche durch ein gusseisernes Mittelstück mit einander verbunden sind.

c. Niveau und Richtung des Oberbaues.

Eine genauere Betrachtung der Beilage zur Uebersicht II, welche von dem Niveau und der Richtung des Oberbaues (und beziehungsweise des Unterbaues) der südlichen und östlichen Staatsbahn ein durch Auführung der entsprechenden Zahlenwerthe deutlich gemachtes Bild entwirft, zeigt, dass in dieser Beziehung auf beiden Bahnen entgegengesetzte Verhältnisse zur Geltung kommen.

Die südliche Staatsbahn, welche einen Theil der Alpen übersteigt, hat starke Gefälle und Steigungen und scharfe Krümmungen, während die östliche Staatsbahn mit vergleichungsweise schwachen Steigungen und Gefällen und mit sanften Krümmungen dahinzieht.

In der erwähnten Tabelle wurden diese Verhältnisse nicht nur für die Hauptlinien der Bahnen, sondern auch für ihre Abzweigungen und jene Unterabtheilungen, in welche die Staatsbahnen nach den allgemeinen Niveau-Veränderungen von grösserer Bedeutung zerfallen, abgesondert in Betracht gezogen.

Da die Niveau- und Richtungs-Verhältnisse der südlichen Staatsbahn, I. und II. Section, im Jahre 1856 keine Aenderung erlitten haben, gelten die für die einzelnen Unterabtheilungen dieser Bahn im Jahre 1855 gemachten Angaben auch für diese Bahnstrecken im Jahre 1856. Diese Nachweisungen wurden daher in den das letztgenannte Jahr betreffenden Spalten der Beilage zur Uebersicht II nicht mehr wiederholt; es wurde jedoch in denselben sowohl die Hauptlinie der vereinigten südlichen Staatsbahn, welche sich von Wien bis Laibach erstreckt, als auch der ganze Umfang dieser Staatsbahn, wie sie sich zwischen Wien, Laxenburg, Oedenburg und Laibach ausdehnt, besonders behandelt.

Auf die für das Verwaltungs-Jahr 1856 gelieferte Darstellung der östlichen Bahn hat noch insbesondere der Umstand einen beachtenswerthen Einfluss genommen, dass seit erfolgter Eröffnung der Strecken von Krakau bis Dębica und von Oswiecim bis Trzebinia füglich die Bahn von Oswiecim bis Dębica als Hauptlinie, die Strecke von Trzebinia bis zur preussischen Gränze aber als Zweigbahn angesehen werden muss, während in den vorausgegangenen Jahren die Bahn von Krakau bis zur preussischen Gränze als Hauptlinie behandelt wurde.

Die Ueberschriften der Rubriken und Zifferansätze entsprechen derjenigen Bahnrichtung, welche in der Rubrik „von — bis“ angedeutet ist. Die Zifferansätze gelten jedoch auch für die Verhältnisse der entgegengesetzten Richtung; nur ändert sich hierfür in allen das Niveau betreffenden Rubriken die Bedeutung der Ueberschrift in der Weise, dass alle Verhältnisse der Gefälle zu Verhältnissen der Steigungen werden und umgekehrt.

Wenn man die in der mehrerwähnten Beilage zur Uebersicht II aufgezählten Unterabtheilungen der einzelnen Bahnen in Bezug auf ihre allgemeinen Steigungs- oder Gefällsverhältnisse mit Rücksicht auf die etwa bei steigenden Abtheilungen zwischenliegenden Gefälle und bei fallenden Abtheilungen eingeschalteten Steigungen ordnet, so ergibt sich Folgendes:

Das allgemeine Verhältniss		kam vor		
der Steigung von 1 :	des Gefälles von 1 :	zwischen nachbenannten Punkten und in der dadurch angedeuteten Richtung	auf der nachbenannten Bahn	auf der Länge von Klaftern
i m J a h r e 1 8 5 5				
64	56	hinter Semmering — Mürzzuschlag . . .	südliche, S. I	6.398
.	.	Gloggnitz — hinter Semmering . . .	"	13.582
.	148	Mödling — Laxenburg	"	2.424
.	259	hinter Trzebinia — vor preuss. Gränze	östliche	9.648
.	262	Katzelsdorf — Oedenburg	südliche, S. I	14.980
287	.	Wien — Gloggnitz	"	39.472
324	.	Krakau — hinter Trzebinia	östliche	23.712
387	.	vor preuss. Gränze — preuss. Gränze	"	1.242
.	403	Mürzzuschlag — Steinbrück	südliche, S. II	132.323
.	490	Szezakowa — russische Gränze . . .	östliche	980
509	.	Neustadt — Katzelsdorf	südliche, S. I	1.884
660	.	Steinbrück — Laibach	südliche, S. II	33.816

Das allgemeine Verhältniss		kam vor		
der Steigung von 1:	des Gefälles von 1:	zwischen nachbenannten Punkten und in der dadurch angedeuteten Richtung	auf der nachbenannten Bahn	auf der Länge von Klaftern
im Jahre 1856				
.	56	hinter Semmering — Müzzuschlag . . .	südliche	6.398
64	.	Gloggnitz — hinter Semmering	"	15.582
.	148	Mödling — Laxenburg	"	2.424
.	262	Katzelsdorf — Oedenburg	"	14.980
287	.	Wien — Gloggnitz	"	39.472
.	326	Trzebinia — vor preuss. Gränze	östliche	12.800
.	362	Trzebinia — Krakau	"	20.560
387	.	vor preuss. Gränze — preuss. Gränze	"	1.242
.	403	Müzzuschlag — Steinbrück	südliche	132.323
427	.	Oświęcim — Trzebinia	östliche	12.840
.	490	Szczakowa — russische Gränze	"	980
509	.	Neustadt — Katzelsdorf	südliche	1.884
660	.	Steinbrück — Laibach	"	33.816
.	1.339	Krakau — Dębica	östliche	58.258

Nach dieser Zusammenstellung stellt die Semmering-Bahn sich als eine eigentliche Gebirgsbahn dar, und sie nimmt dieser ungünstigen Niveau-Verhältnisse halber in der Reihe der einzelnen Bahnen den ersten Platz ein.

An diese Bahn schliessen sich im Jahre 1856 die Strecken von Mödling nach Laxenburg und von Katzelsdorf nach Oedenburg, endlich von Wien nach Gloggnitz an. Erst dann folgen einige Abtheilungen der östlichen Staatsbahn. Auf der Bahn von Wien nach Laxenburg, Oedenburg und Müzzuschlag ist also, abgesehen von der kurzen Strecke Neustadt-Katzelsdorf, nach der für das Jahr 1856 gelieferten Zusammenstellung die allgemeine Steigung (beziehungsweise das allgemeine Gefälle) bedeutender als bei den übrigen Bahnabtheilungen. Die günstigsten Verhältnisse zeigt im Jahre 1855 die Strecke von Steinbrück nach Laibach; im Jahre 1856 muss sie aber diesen Vorrang der neu hinzugekommenen Strecke von Krakau nach Dębica abtreten.

Die Daten über die extremen Niveau- und Richtungs-Verhältnisse bei den einzelnen Bahnstrecken, welche bereits den Gegenstand des vorausgegangenen Verwaltungs-Berichtes bildeten, haben inzwischen keine Aenderungen erlitten, wesshalb bezüglich dieser Angaben auf die für das Jahr 1854 gelieferte Darstellung zurückgewiesen wird. Daher ist im Nachfolgenden nur von jenen Verhältnissen die Rede, welche die im Jahre 1856 durch den Zuwachs neuer Strecken verlängerte östliche Staatsbahn betreffen.

Auf der Strecke Oświęcim - Trzebinia kommen nur Steigungen und keine Gefälle vor. Die stärkste Steigung hat das Verhältniss von 1:200 und ist 2.485 Klafter lang. Dieselbe ist auch zugleich die längste Steigung der eben bezeichneten Strecke und befindet sich zwischen den Stationen Chełmek und Chrzanów.

Scharfe Krümmungen kommen nicht vor. Den kleinsten Radius von 350 Klaftern hat ein 350 Klafter langer Bogen zwischen den Stationen Chełmek und Chrzanów.

Der grösste Radius, in der Länge von 1.000 Klaftern, kömmt bei einer 52 Klafter langen Krümmung ebenfalls zwischen den Stationen Chełmek und Chrzanów vor. Der längste Bogen befindet sich vor Trzebinia; derselbe ist 1.440 Klafter lang und hat einen Halbmesser von 800 Klaftern.

Die längste Horizontale sowie die längste Gerade findet sich hinter Oswiecim, erstere misst 2.550, letztere 1.733 Klafter.

Die Bahnstrecke von Trzebinia bis Krakau hat Steigungen und Gefälle aufzuweisen. Die stärkste Steigung zeigt das Verhältniss von 1 : 150 und hat eine Länge von 119 Klaftern; sie befindet sich zwischen den Stationen Zabierzów und Krakau. Die längste Steigung kömmt hinter der Station Trzebinia mit dem Verhältnisse von 1 : 300 und der Länge von 1.151 Klaftern vor.

Die stärksten Gefälle stehen ebenfalls im Verhältniss von 1 : 150; es giebt deren drei, von welchem das erste und zweite sich zwischen Trzebinia und Krzeszowice mit einer Länge von 1.082 und 1.489 Klaftern befindet. Letzteres ist zugleich das längste Gefälle auf dieser Strecke. Das dritte Gefälle endlich findet sich bei der Station Krzeszowice mit der Länge von 99 Klaftern. Der kleinste Krümmungshalbmesser dieser Strecke misst 800 Klafter, der entsprechende bei Krakau gelegene Bogen ist gegen 1.200 Klafter lang, und der längste der Strecke. Alle übrigen Radien der vorkommenden Bogen sind grösser.

Die längste horizontale Linie misst 586 Klafter und befindet sich hinter Trzebinia. Die längste (nicht weit vor Krakau vorkommende) Gerade hat eine Länge von 1.617 Klaftern.

Auf der Krakau-Dębicaer Bahnstrecke hat die stärkste Steigung ein Verhältniss von 1 : 150, das stärkste Gefälle eines von 1 : 140. Ersteres besteht auf einer Länge von 397 Klaftern zwischen Słotwina und Tarnów, letzteres auf eine Länge von 148 Klaftern nicht weit hinter Krakau.

Die längste ohne Gefällsbruch fortlaufende Steigung von 3.950 Klafter Länge zeigt ein Verhältniss von 1 : 250 und befindet sich hinter Tarnów. Das längste Gefälle misst bei einem Verhältnisse von 1 : 600 7.050 Klafter, beginnt hinter Tarnów und reicht bis über die Station Czarna hinaus.

Die schärfste Krümmung hat ein vor Dębica gelegener 186 Klafter langer Bogen, dessen Halbmesser 350 Klafter beträgt.

Die sanfteste Biegung zeigt eine Krümmung hinter Tarnów mit dem Halbmesser von 2.000 und der Länge von 222 Klaftern.

Die längste Krümmung misst 609 Klafter und hat einen Halbmesser von 1.000 Klaftern, sie liegt hinter Krakau.

Die längste horizontale Linie, welche vor der Station Słotwina beginnt und bis über dieselbe hinausreicht, hat eine Länge von 3.700 Klaftern. Die längste Gerade befindet sich zwischen den Stationen Słotwina und Tarnów und ist 5.853 Klafter lang.

Auf den in der Beilage zur Uebersicht II weiters angegebenen Unterabtheilungen der östlichen Staats-Eisenbahn von Trzebinia bis vor die preussische Gränze und von da bis an die preussische Gränze, also für die Bahnstrecke von Trzebinia bis zur preussischen Gränze, sind nachstehende Verhältnisse hervorzuheben:

Die bedeutendsten Steigungen und Gefälle haben das Verhältniss von 1 : 100, und befinden sich sämmtlich zwischen den Stationen Trzebinia und Ciężkowice. Zwei dieser Niveau-Gestaltungen sind Steigungen und messen je 397 Klafter, die übrigen drei sind Gefälle und messen 297, 487 und 417 Klafter.

Die längste Steigung (mit 1 : 300) ist hinter Szezakowa gelegen und 794 Klafter lang. Das längste Gefälle (mit 1 : 300) befindet sich vor Ciężkowice und ist 1.172 Klafter lang.

Von den Krümmungen hat bloss eine einen Halbmesser von nur 596 Klaftern; sie befindet sich vor der preussischen Gränze und ist 210 Klafter lang; alle übrigen haben grössere Halbmesser. Die längste Krümmung misst 547 Klafter, hat einen Halbmesser von 1.000 Klaftern und befindet sich vor Szezakowa.

Die längste horizontale Linie misst 536 Klafter und befindet sich hinter der Station Ciężkowice. Die längste Gerade mit 1.783 Klaftern besteht zwischen Trzebinia und Ciężkowice.

Ueber die nur 980 Klafter lange Bahnstrecke von Szezakowa bis zur russischen Gränze gibt die Beilage zur Uebersicht II auch in Bezug auf die extremen Niveau- und Richtungs-Verhältnisse genügende Auskunft.

Es erübrigt nun noch, diese Verhältnisse, welche theils in dem Verwaltungs-Berichte für das Jahr 1854, theils im Vorstehenden rücksichtlich der einzelnen Bahnstücke angeführt wurden, auch rücksichtlich der ganzen Bahnen nach ihrem Bestande vom Jahre 1856 zu betrachten.

Südliche Staats-Eisenbahn.

Die stärksten Steigungen im Verhältnisse von 1 : 40 kommen auf der Bahn von Gloggnitz über den Semmering bis Mürzzuschlag vor. Diese Strecke steigt von Gloggnitz ohne Unterbrechung durch Gefälle beiläufig bis in die Mitte des Haupttunnels, und fällt von hier als vom höchsten Punkte aus in der Richtung gegen Mürzzuschlag, ohne irgendwo durch Steigungen einen Theil der bereits erlangten Tiefe zu verlieren.

Die längste der so gestalteten häufig vorkommenden Steigungen des Semmerings misst 1.867 Klafter und befindet sich zwischen den Stationen Eichberg und Klamm. Das stärkste Gefälle dieser Gebirgsbahn im Verhältnisse von 1 : 42 kömmt zwischen Spital und Mürzzuschlag in der Länge von 900 Klaftern vor.

Die längste Steigung der südlichen Staatsbahn beginnt vor St. Egyden, und endet hinter der genannten Station. Dieselbe hat eine Länge von 4.407 Klafter und ein Verhältniss von 1 : 130.

Die schärfsten Krümmungen haben einen Halbmesser von 100 Klaftern. Von diesen kommen auf der Semmering-Bahn sehr viele vor, die längste derselben misst 340 Klafter und liegt zwischen Breitenstein und Semmering. Ausserdem kömmt noch eine eben so scharfe Krümmung nächst Steinbrück in der Länge von 176 Klaftern vor.

Die längste horizontale Linie mit 2.350 Klaftern besteht zwischen Sava und Littai.

Die längste Gerade mit 6.351 Klaftern beginnt hinter Neustadt und endet hinter St. Egyden.

Oestliche Staats-Eisenbahn.

Wenn man die oben für die einzelnen Bahnabtheilungen der östlichen Staatsbahn dargestellten extremen Verhältnisse mit einander vergleicht, so ergibt sich Folgendes.

Die bedeutendsten Steigungen und Gefälle haben das Verhältniss von 1 : 100 und befinden sich zwischen den Stationen Trzebinia und Ciężkowice. Die längste Steigung und das längste Gefälle mit einer Länge von 3.950 und 7.050 Klaftern wurde oben bei Darstellung der extremen Verhältnisse der Eisenbahnstrecke von Krakau bis Dębica aufgeführt.

Die zwei schärfsten Krümmungen haben einen Halbmesser von 350 Klaftern; die eine befindet sich zwischen Chelmek und Chrzanów, die andere vor Dębica. Der längste Bogen misst 1.440 Klafter und liegt vor Trzebinia.

Die längste horizontale Linie und längste Gerade befinden sich auf der Strecke Krakau-Dębica, jene ist 3.700, diese 5.853 Klafter lang.

Aus den dargestellten Steigungen und Gefällen jeder Bahnstrecke kann der Einfluss bestimmt werden, welchen die Niveau-Verhältnisse einer Bahn auf die Beförderung der Züge ausüben.

Um jedoch zu einer Vergleichung zu gelangen, wie sich diese Verhältnisse und beziehungsweise ihre Einflüsse auf die Gesammtheit einer Bahn gegenüber der anderen verhalten, ist es zweckmässig, die Länge der Steigungen, Gefälle und horizontalen Linien, und zwar bei den Steigungen und Gefällen nach den in der Beilage zur Uebersicht II angenommenen Abstufungen ihres Verhältnisses in Procenten der gesammten Bahnlänge auszudrücken. Ebenso hat es bei den Krümmungen zu geschehen, wenn man ihren Einfluss auf die Beförderung der Züge in Betracht ziehen will.

Diese Darstellung folgt nachstehend, und es sind derselben behufs einer anderweitigen Betrachtung auch noch die für je eine Bahnmeile berechneten Verhältnisse der Zahl der Steigungen, Gefälle, horizontalen, geraden und krummen Linien beigefügt.

Auf nachbezeichneten Bahnen und Bahnrichtungen	kamen vor														
	Niveau-Verhältnisse, u. zw.						Richtungs-Verhältnisse, u. zw.								
	Steigungen			Gefälle			horizontale Linien			gerade Linien			Krümmungen		
	im Verhält- nisse bis zu 1 :	Zahl pr. Bahmeile	in % der Bahnlänge	im Verhält- nisse bis zu 1 :	Zahl pr. Bahmeile	in % der Bahnlänge	Zahl pr. Bahmeile	in % der Bahnlänge	Zahl pr. Bahmeile	in % der Bahnlänge	mit Radien bis zu	Klaffern	Zahl pr. Bahmeile	in % der Bahnlänge	
im Jahre 1855															
Südliche, Sect. I, Wien-Mürzzuschlag, Mödling-Laxenburg und Neustadt-Oedenburg	50	0.74	9.59	50	0.35	5.46	0.99	7.62	6.84	67.50	100	1.48	4.69		
	100	0.74	4.91	100	0.44	4.97					200	3.37	7.70		
	200	0.99	19.72	200	0.44	5.90					400	0.74	3.48		
	300	0.40	11.01	300	0.15	1.93					800	0.54	3.10		
	600	0.35	14.79	600	0.35	8.42					1.200	0.30	4.92		
	900	0.05	1.53	900	0.05	1.28					1.600	0.25	4.16		
	1.200	.	.	1.200	.	.					2.000	0.10	2.59		
geringer	0.05	2.87	geringer	.	.					mehr	0.10	1.86			
Zusammen .	.	3.32	64.42	.	1.78	27.96	0.99	7.62	6.84	67.50	.	6.88	32.50		
Südliche, Sect. II, Mürzzuschlag-Laibach	50	.	.	50	.	.	1.20	15.70	10.30	63.83	100	0.02	0.10		
	100	.	.	100	.	.					200	5.01	14.01		
	200	0.31	6.41	200	0.60	12.39					400	3.08	10.35		
	300	.	.	300	0.50	12.47					800	1.95	9.47		
	600	0.38	13.35	600	1.37	28.69					1.200	0.29	1.31		
	900	0.02	0.30	900	0.19	5.65					1.600	0.02	0.93		
	1.200	0.10	3.07	1.200	0.12	1.54					2.000	.	.		
geringer	.	.	geringer	0.05	0.73					mehr	.	.			
Zusammen .	.	0.81	23.43	.	2.83	61.17	1.20	15.70	10.30	63.83	.	10.37	36.17		
Oestliche, Krakau-preuss. Gränze und Szezakowa-russ. Gränze	50	.	.	50	.	.	3.48	15.57	4.72	62.51	100	.	.		
	100	0.22	2.23	100	0.34	3.38					200	.	.		
	200	1.35	22.28	200	1.01	9.26					400	.	.		
	300	1.24	18.73	300	1.42	14.49					800	0.34	4.88		
	600	0.34	2.23	600	0.90	9.28					1.200	4.05	32.61		
	900	0.22	1.13	900	0.34	1.42					1.600	.	.		
	1.200	.	.	1.200	.	.					2.000	.	.		
geringer	.	.	geringer	.	.					mehr	.	.			
Zusammen .	.	3.37	46.60	.	3.71	37.83	3.48	15.57	4.72	62.51	.	4.39	37.49		
im Jahre 1856															
Südliche Staatsbahn, Wien-Laibach, Mödling-Laxenburg und Neustadt-Oedenburg	50	0.24	3.14	50	0.11	1.79	1.13	13.06	9.17	65.03	100	0.50	1.60		
	100	0.24	1.61	100	0.15	1.62					200	4.47	11.94		
	200	0.53	10.76	200	0.55	10.27					400	2.32	8.10		
	300	0.13	3.60	300	0.39	8.82					800	1.49	7.39		
	600	0.39	13.82	600	1.04	22.06					1.200	0.29	2.49		
	900	0.03	0.70	900	0.15	4.22					1.600	0.10	1.99		
	1.200	0.06	2.06	1.200	0.08	1.04					2.000	0.03	0.85		
geringer	0.02	0.94	geringer	0.03	0.49					mehr	0.03	0.61			
Zusammen .	.	1.64	36.63	.	2.50	50.31	1.13	13.06	9.17	65.03	.	9.23	34.97		
Oestliche, Oświęcim-Dębica, dann Trzebinia - preuss. Grze und Szezakowa - russ. Grze	50	.	.	50	.	.	1.80	25.74	3.00	78.28	100	.	.		
	100	0.08	0.74	100	0.11	1.13					200	.	.		
	200	0.30	5.14	200	0.64	8.50					400	0.22	1.38		
	300	0.45	11.79	300	0.52	8.10					800	1.01	7.93		
	600	0.26	4.97	600	0.56	20.05					1.200	1.61	12.20		
	900	0.15	3.94	900	0.11	0.48					1.600	.	.		
	1.200	0.04	1.69	1.200	.	.					2.000	0.04	0.21		
geringer	0.04	0.98	geringer	0.08	6.75					mehr	.	.			
Zusammen .	.	1.32	29.25	.	2.02	45.01	1.80	25.74	3.00	78.28	.	2.88	21.72		

Der constante Widerstand auf horizontaler und gerader Bahn kann mit $\frac{1}{280}$ der Last als Einheit angenommen werden.

Bei der Befahrung der Steigungen ergibt sich überdiess ein Widerstand der Last im Verhältnisse der mit dem Maasse der Steigung zunehmenden Wirkung der relativen Schwere. Der Gesamtwiderstand der Bewegung wird sich daher als Summe des constanten Widerstandes der Bewegung und des variablen, dessen Grösse durch die verschiedenartige Gestaltung des Niveau's bedingt ist, darstellen.

Legt man bei der Berechnung der Widerstände auf Steigungen und beziehungsweise auf den für die Rückfahrt zu Steigungen werdenden Gefällen immer das stärkste Niveau-Verhältniss aus den in der Beilage zur Uebersicht II angenommenen Gruppen zu Grunde, also bei der ersten Gruppe „bis zu 1 : 50“ das von 1 : 40, d. h. das grösste überhaupt vorkommende Steigungsverhältniss, und bei der zweiten Gruppe „von 1 : 51 bis 1 : 100“ das von 1 : 51, ferner bei der letzten Gruppe „von 1 : 1201 und geringer“ das von 1 : 1201, so erhält man:

für die Steigung von	1 zu	40	den Gesamtwiderstand der Bewegung mit	8·00
„ „ „ „ „ „	„	51	„	6·49
„ „ „ „ „ „	„	101	„	3·77
„ „ „ „ „ „	„	201	„	2·39
„ „ „ „ „ „	„	301	„	1·93
„ „ „ „ „ „	„	601	„	1·47
„ „ „ „ „ „	„	901	„	1·31
„ „ „ „ „ „	„	1201	„	1·23

Da der constante Widerstand der Bewegung bei geringeren Gefällen als im Verhältnisse von 1:280 durch die Wirkung der relativen Schwere theilweise, bei Gefällen von 1:280 aber gänzlich aufgehoben, und erst bei stärkeren Gefällen durch die Wirkung der relativen Schwere überboten wird, so kann man für die Praxis hinreichend genau annehmen, dass die Kraftanwendung bei Gefällen im Durchschnitte jener auf einer horizontalen Bahn gleich zu achten sei.

Sieht man davon ab, dass in der einen oder in der anderen Richtung einer Bahn ein grösserer oder kleinerer Verkehr stattfindet und nimmt man an, dass derselbe in beiden Richtungen ein gleicher sei, so lässt sich unter den obigen Voraussetzungen bei jeder Bahn eine Verhältnisszahl für die Widerstände ermitteln, welche die über die ganze Bahnlänge in beiden Richtungen zu befördernde Last darbietet und man wird, wie es bei den entsprechenden Angaben für die vorausgegangenen Jahre geschehen ist, das gemeinschaftliche Resultat für die Hin- und Rückfahrt dadurch erhalten, dass man die Percent-Antheile jeder Gruppe der Steigungen und Gefälle addirt und darnach den Gesamt-Widerstand auf den Steigungen der Hin- und Rückfahrt ermittelt, dann die Percent-Antheile der Steigungen und Gefälle einfach und jene der horizontalen Linien doppelt, als mit der Einheit des Widerstandes in Rechnung kommend, dazu fügt.

Nach diesen Bemerkungen wird sich als nach Percenten der Bahnlänge gerechnetes Maass des Bewegungs-Widerstandes einer ganz horizontal gedachten Bahn für die Hin- und Rückfahrt die Verhältnisszahl 200·00 ergeben.

Betrachtet man jedoch in derselben Beziehung die einzelnen den Gegenstand dieses Berichtes bildenden Bahnen und berücksichtigt man die Gattungen der verschiedenen Niveau-Verhältnisse nach Procenten der Bahnlänge, so ergibt sich Folgendes für das Jahr 1855.

Südliche Staatsbahn, I. Section.

Die Gesamtwiderstände betragen für die Hin- und Rückfahrt auf den Steigungen und zwar für das Verhältniss

bis 1 zu	50	. . . . .	8.00	(9.59 + 5.46) =	120.40
" " "	100	. . . . .	6.49	(4.91 + 4.97) =	64.12
" " "	200	. . . . .	3.77	(19.72 + 5.90) =	96.59
" " "	300	. . . . .	2.39	(11.01 + 1.93) =	30.93
" " "	600	. . . . .	1.93	(14.79 + 8.42) =	44.80
" " "	900	. . . . .	1.47	(1.53 + 1.28) =	4.13
" " "	1.200	. . . . .			0.00
auf noch geringeren Steigungen		. . . . .	1.23	2.87	= 3.53
					<u>364.50.</u>

Hierzu die Verhältnisszahl der Widerstände auf den Gefällen und den horizontalen Linien während der Hin- und Rückfahrt . . . 107.62

Zusammen . . . 472.12.

Südliche Staatsbahn, II. Section.

Die Gesamtwiderstände betragen für die Hin- und Rückfahrt auf Steigungen im Verhältnisse

bis 1 zu	50	. . . . .	—		= 0.00
" " "	100	. . . . .	—		= 0.00
" " "	200	. . . . .	3.77	(6.41 + 12.39) =	70.88
" " "	300	. . . . .	2.39	12.17	= 29.09
" " "	600	. . . . .	1.93	(13.35 + 28.69) =	81.14
" " "	900	. . . . .	1.47	(0.30 + 5.65) =	8.75
" " "	1.200	. . . . .	1.31	(3.07 + 1.54) =	6.04
auf noch geringeren Steigungen		. . . . .	1.23	0.73	= 0.90
					<u>196.80.</u>

Hierzu die Verhältnisszahl der Widerstände auf den Gefällen und den horizontalen Linien während der Hin- und Rückfahrt . . . 115.70

Zusammen . . . 312.50.

Oestliche Staatsbahn.

Die Gesamtwiderstände betragen für die Hin- und Rückfahrt auf Steigungen im Verhältnisse

bis 1 zu 50	—	=	0·00
„ „ „ 100	6·49	(2·23 + 3·38)	= 36·41
„ „ „ 200	3·77	(22·28 + 9·26)	= 118·91
„ „ „ 300	2·39	(18·73 + 14·49)	= 79·40
„ „ „ 600	1·93	(2·23 + 9·28)	= 22·21
„ „ „ 900	1·47	(1·13 + 1·42)	= 3·75
„ „ „ 1.200	—		= 0·00
auf noch geringeren Steigungen	—		= 0·00
		Zusammen . .	<u>260·68.</u>

Hierzu die Verhältnisszahl der Widerstände auf den Gefällen und den horizontalen Linien während der Hin- und Rückfahrt . . 115·57

Zusammen . . 376·25.

Für das Jahr 1856 ergibt sich Folgendes:

Südliche Staatsbahn.

Die Gesamtwiderstände betragen für die Hin- und Rückfahrt auf Steigungen im Verhältnisse

bis 1 zu 50	8·00	(3·14 + 1·79)	= 39·44
„ „ „ 100	6·49	(1·61 + 1·62)	= 20·96
„ „ „ 200	3·77	(10·76 + 10·27)	= 79·28
„ „ „ 300	2·39	(3·60 + 8·82)	= 29·68
„ „ „ 600	1·93	(13·82 + 22·06)	= 69·25
„ „ „ 900	1·47	(0·70 + 4·22)	= 7·23
„ „ „ 1.200	1·31	(2·06 + 1·04)	= 4·06
auf noch geringeren Steigungen	1·23	(0·94 + 0·49)	= 1·76
		Zusammen . .	<u>251·66.</u>

Hierzu die Verhältnisszahl der Widerstände auf den Gefällen und den horizontalen Linien während der Hin- und Rückfahrt . . 113·06

Zusammen . . 364·72.

Oestliche Staatsbahn.

Die Widerstände betragen für die Hin- und Rückfahrt auf Steigungen im Verhältnisse

bis 1 zu 50	—	=	0·00
„ „ „ 100	6·49	(0·74 + 1·13)	= 12·14
„ „ „ 200	3·77	(5·14 + 8·50)	= 51·42
„ „ „ 300	2·39	(11·79 + 8·10)	= 48·53
„ „ „ 600	1·93	(4·97 + 20·05)	= 47·29
„ „ „ 900	1·47	(3·94 + 0·48)	= 6·50
„ „ „ 1.200	1·31	1·69	= 2·21
auf noch geringeren Steigungen	1·23	(0·98 + 6·75)	= 9·51
		Zusammen . .	177·60.

Hierzu die Verhältnisszahl der Widerstände auf den Gefällen und den horizontalen Linien während der Hin- und Rückfahrt . . . 125·74
Zusammen . . 303·34.

Wenn man nun die Verhältnisszahl 200·00, welche einer ganz horizontalen Bahn entspricht, als Einheit annimmt, mit derselben die den Widerständen entsprechenden Verhältnisszahlen der anderen Bahnen vergleicht, so erhält man nachstehende, nach der Abnahme der Widerstände der Bewegung geordnete Reihenfolge:

Für das Jahr 1855:

südliche Staatsbahn, Section I, mit	472·12	oder 2·36
östliche Staats-Eisenbahn mit	376·25	„ 1·88
südliche Staatsbahn, Section II, mit	312·50	„ 1·56.

Für das Jahr 1856:

südliche Staatsbahn mit	364·72	„ 1·82
östliche „ „	303·34	„ 1·52
eine horizontal gedachte Bahn mit	200·00	„ 1·00.

Was endlich den Einfluss der Krümmungen auf die Bewegung der Züge anbelangt, so wurden bereits in dem für das Verwaltungs-Jahr 1853 erstatteten Berichte darüber allgemeine Grundsätze aufgestellt.

Nach dem Verhältnisse der Länge der Krümmungen zu der Gesamtlänge der Bahn reihen sich die Bahnen, wie folgt:

im Jahre 1855:

östliche mit	37·49	Percent der Bahnlänge,
südliche, II. Section, mit	36·17	„ „ „
südliche I. „ „	32·50	„ „ „

im Jahre 1856:

südliche mit	34·97	„ „ „
östliche „	21·72	„ „ „

Die östliche Staatsbahn zeigt im Jahre 1856 wegen des Zuwachses der neu eröffneten Strecken, welche sehr wenige Bahnbiegungen besitzen, günstigere Krümmungs-Verhältnisse, als im Jahre 1855.

Nach der Abnahme des Ausmaasses der Krümmungen mit Halbmessern von 800 Klaftern und mit noch kleineren reihen sich die Bahnen, wie folgt:

im Jahre 1855:

südliche, II. Section	mit 33·93	} Percente der Bahnlänge.
„ I. „	„ 18·97	
östliche	„ 4·88	
im Jahre 1856:		
südliche	„ 29·03	}
östliche	„ 9·31	

Betrachtet man die einzelnen Bahnen nach der Zahl der Bahnstücke, in welche sie durch den Wechsel des Niveau's oder der Richtung getheilt werden, so reihen sich die Bahnen, wie folgt:

a) nach der abnehmenden Zahl der vorkommenden Niveau-Veränderungen.

im Jahre 1855:

östliche	mit 10·56	} Niveau-Veränderungen auf eine Bahnmeile,
südliche, I. Section	„ 6·09	
„ II. „	„ 4·84	
im Jahre 1856:		
südliche	„ 5·27	}
östliche	„ 5·14	

b) nach der abnehmenden Zahl der Aenderungen in den Richtungs-Verhältnissen:

im Jahre 1855:

südliche, II. Section	mit 20·67	} Richtungs-Veränderungen auf eine Bahnmeile.
„ I. „	„ 13·72	
östliche	„ 9·11	
im Jahre 1856:		
südliche Staatsbahn	„ 18·40	}
östliche „	„ 5·88	

d. Herstellungen in den Jahren 1855 und 1856.

Ausser den gewöhnlichen Erhaltungsarbeiten für den Oberbau sind die nachfolgenden grösseren Ausbesserungen, Umlegungen und Neuherstellungen vorgenommen worden.

1. Südliche Staatsbahn, I. Section, im Jahre 1855.

Wegen der sehr schnellen Abnützung des mit 15pfündigen breitbasigen und theilweise auch mit Flachschiene gelegten Oberbaues in der Strecke von Wien bis Gloggnitz mussten 12.485 Klafter Schienen der erstgenannten und 633 Klafter der

zweiten Art beseitigt und durch neue 21pfündige breitbasige Schienen ersetzt werden. Dieses geschah zwischen den Stationen

Wien und Liesing am rechten Geleise in einer Länge von	4.550	Klaftern
Felixdorf und Theresienfeld am rechten Geleise in einer Länge von	510	"
Wien und Meidling " linken " " " " " "	1.480	"
Theresienfeld und Neustadt " " " " " " "	138	"
St. Egyden und Neunkirchen in einer Länge von	2.960	"
Neunkirchen und Ternitz " " " "	1.770	"
Ternitz und Pottschach " " " "	562	"
Pottschach und Gloggnitz " " " "	808	"
in der Station Hetzendorf " " " "	180	"
" " " Atzgersdorf " " " "	160	"

daher im Ganzen in einer Länge von 13.118 Klaftern.

Ausserdem wurden einige der bestehenden Ausweich- und Manipulations-Geleise mit alten, aus dem Umbaue gewonnenen, 15pfündigen und breitbasigen Schienen verlängert und mehrere derlei Bahnen mit diesem Materiale neu gelegt, und zwar wurde vorgenommen in der Station

Meidling die Verlängerung der Ausweichbahnen um	60	Klafter,
Hetzendorf " " " " " "	40	"
Atzgersdorf " " " " " "	35	"
Vöslau " " " " " "	100	"
Vöslau die Anlage einer neuen Ausweichbahn mit der Länge von .	175	Klaftern,
St. Egyden " " " " " " " " " " .	265	"
Vöslau " " " " Verbindungsbahn " " " " " " .	31	"

Mithin ergibt sich zusammen eine Vermehrung der Ausweichgeleise für den Verkehr um 706 Klafter.

Die Herstellung neuer Manipulations-Geleise mit dem erwähnten alten Materiale beschränkt sich auf die Station Neustadt, wo eine Ausweichbahn zum Auf- und Abladen der Steinkohlen in einer Länge von 116 Klaftern,

und ein todtes Geleise zur Aufstellung schadhafter Wagen in der Länge von 90 " gelegt wurde.

Diese Manipulations-Geleise sind mithin zusammen lang 206 Klafter, Hierzu die oberwähnten neu gelegten Ausweichgeleise von 706 Klaftern.

Die Gesamtanlage neuer Geleise aus 15pfündigen breitbasigen Schienen beträgt daher 912 Klafter.

In der Station Klamm wurde ferner ein 65 Klafter langes Manipulations-Geleise mit neuen 24pfündigen breitbasigen Schienen hergestellt.

Ein Ausweichgeleise in der Station St. Egyden, welches in der Länge von 272 Klaftern mit Flachschiene versehen war, wurde mittelst alter, aber noch brauchbarer 15pfündiger Schienen reconstruirt.

Mithin wurden beseitigt Flachschienen	905	Klafter,
„ „ „ breitbasige 15pfündige Schienen	12.485	„
Hingegen wurden neu gelegt „ „ „	1.184	„
ferner „ „ „ „ 20pfündige „	13.118	„
„ „ „ „ „ 24pfündige „	65	„
Die neuen Anlagen früher nicht bestandener Geleise betragen	977	„

Auf der südlichen Staats-Eisenbahn, I. Section	waren von der Gesamtlänge des Bahnkörpers versehen mit		Nebst den Hauptgeleisen bestanden	
	1 Hauptgeleise	2 Hauptgeleisen	Ausweichgeleise für den Verkehr	Manipulations- und todte Geleise
	in Klaftern			
Mit Beginn des Jahres 1855 .	33.384	47.356	18.231	5.963
Zuwachs während des Jahres 1855 . . . . .	.	.	706	271
Zusammen .	33.384	47.356	18.937	6.234
Abfall während des Jahres 1855	.	.	.	.
Bleibt .	33.384	47.356	18.937	6.234

In Bezug auf die Aufstellung der Wechsel sind nachstehende Aenderungen vorgefallen.

In nachbenannten Stationen	wurden gelegt in Folge der	2fache Wechsel		Dafür wurden beseitigt 2- fache, altartige Wechsel
		alt-	neu-	
		artige		
Matzleinsdorf	Reconstruction des Oberbaues	.	8	8
Meidling	„ „ „	.	8	8
Hetzendorf	„ „ „	.	6	6
Atzgersdorf	„ „ „	.	6	6
Liesing	„ „ „	.	6	6
St. Egyden	„ „ „	.	2	2
Neunkirchen	„ „ „	.	4	4
Vöslau	oberwählten neuen Geleisanlage	4	.	.
Neustadt	„ „ „	3	.	.
St. Egyden	„ „ „	.	2	.
Klamm	„ „ „	.	1	.
	Zusammen	7	43	40

darunter sind 706 Klafter,
 Ausweichgeleise für den Verkehr und 271 „
 Manipulations- und todte Geleise.

Die durch diese Herstellungen herbeigeführten Aenderungen in den Angaben der Uebersicht II, welche das Jahr 1854 betrifft, sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

Gesamtlänge aller Geleise	Von der Gesamtlänge aller Geleise bestanden aus				
	Flachschiene	hochkantigen Schienen à 12—14 Pfund	breitbasigen Schienen		
			à 15—17 Pfund	à 20—21 Pfund	à 24—25 Pfund
	für den Current-Fuss				
in Klaftern					
152.290	1.537	112	89.740	7.195	53.706
977	.	.	1.184	13.118	65
153.267	1.537	112	90.924	20.313	53.771
.	905	.	12.485	.	.
153.267	632	112	78.439	20.313	53.771

2. Südliche Staatsbahn, II. Section, im Jahre 1855.

Die Uebersicht II weist nach, dass im Jahre 1855 auf dieser Staatsbahn 26.439 Klafter, also um 20.760 Klafter mehr als im vorigen Jahre (in welchem 5.679 Klafter Doppelgeleise nachgewiesen wurden) mit zwei Hauptgeleisen versehen waren. Diese Angabe hat darin ihren Grund, weil auf den Strecken Kalsdorf-Gratz, Pöltschach-Ponigl und St. Georgen-Cilli ein zweites Geleise mit stärkeren, breitbasigen 21pfündigen Schienen gelegt, das frühere mit hochkantigen 13pfündigen Rails versehen und noch einigermaassen benützbare Geleise aber nicht beseitigt worden ist. Auch die Zahl und Länge der Ausweichgeleise für den Verkehr und der Manipulations- und todten Geleise wurde in Vergleichung zu den betreffenden im vorausgegangenen Jahre erstatteten Nachweisungen vermehrt.

Es wurde nämlich das 94 Klafter lange todte Ausweichgeleise für den Verkehr Manipulations- und todte Geleise
 Geleise in der Station Frohnleiten um 50 Klafter verlängert und durch einen Wechsel mit der
 Hauptbahn in Verbindung gebracht, durch welche
 Maassregel dasselbe auch als Ausweichbahn benützbare, und die Länge der im vorigen Jahre ausgewiesenen Ausweichgeleise für den Verkehr um . . .

vermehrt, die der todten Geleise hingegen um 94 Klafter vermindert wurde.

Ferner wurde wegen der in der Station Gradwein öfter vorkommenden Zugskreuzungen daselbst ein neues Ausweichgeleise in der Länge von . . . hergestellt.

In der Station Gratz wurde, um zu den dortigen Nutzholzschoppen fahren zu können, ein todtes Geleise in der Länge von gelegt.

In der Station Kalsdorf wurde eine neue Ausweichbahn von und eine solche in der Station Lebring auf die Länge von hergestellt.

In der Station Leibnitz wurde das bestehende Magazins-Geleise um und drei Seitengeleise um je 50 Klafter, zusammen um verlängert.

Ferner wurden verlängert:

die an der Sulm-Brücke zwischen den Stationen Leibnitz und Ehrenhausen gelegene Ausweiche um 150
das in der letztgenannten Station befindliche Magazins-Geleise um — 70
die Ausweiche im Egydi-Tunnel um 200 —
und die Ausweiche im Leitersberger Tunnel um 150 —

Ausserdem wurde von diesem Tunnel bis gegen Marburg eine Ausweiche gelegt in der Länge von 50 —

In der Station Kranichsfeld wurde eine neue Ausweiche in der Länge von 275 —
hergestellt, und eine solche im Kerschbacher Tunnel verlängert um 100 —

In der Station Store wurde ein neues . . . 250 —
langes Ausweichgeleise gelegt und die bereits bestehenden Ausweichen in den Stationen Trifail und Sagor um je 100 Klafter, zusammen um . . . 200 —
verlängert und endlich eine neue in der Strecke zwischen Sava und Littai zunächst der Ponovizher Fabrik in der Länge von 129 —
hergerichtet.

	Ausweichgeleise für den Verkehr	Manipulations- und todte Geleise
	Klafter	
	80	—
	—	134
	300	—
	300	—
	—	40
	—	150
	150	—
	—	70
	200	—
	150	—
	50	—
	275	—
	100	—
	250	—
	200	—
	129	—
Zusammen . .	2.328	394

Da jedoch die Länge der im vorigen Jahre angegebenen todten und Manipulations-Geleise in Folge der oben angegebenen Umstaltung eines todten Geleises der Station Frohnleiten in eine Ausweiche um

Ausweichgeleise für den Verkehr	Manipulations- und todte Geleise
K l a f t e r	

vermindert wurde, beträgt die Vermehrung der Nebengeleise im Jahre 1855

Im Jahre 1854 wurden nachgewiesen

wornach sich für das Verwaltungs-Jahr 1855 ergeben

—	94
2.328	300
20.862	13.428
23.190	13.728

Was die beim Oberbaue verwendeten Schienengattungen betrifft, so ist in dem bereits für 1855 ausgewiesenen Bestande der Geleise, welche mit Flachschienen gelegt worden waren, keine Aenderung eingetreten.

Auf einigen Strecken jedoch, wo im Jahre 1854 noch der Oberbau mit hochkantigen Schienen bestanden hatte, wurde eine Reconstruction desselben mit stärkeren breitbasigen, 21pfündigen Schienen vorgenommen, wie es aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich ist.

Auf den nachbenannten Geleisstrecken wurden	gelegt 20pfdg. breitbasige Schienen	dafür entfernt hochkantige 12—14pfdg.
	in Klaftern	
Auf den Haupt- und stärker befahrenen Nebengeleisen der Station Bruck	1.417	1.417
zwischen den Stationen Gratz — Kalsdorf	6.760	.
„ „ „ Kalsdorf — Lebring	7.520	7.520
von der Station Leibnitz bis über die Station Marburg	16.500	16.500
zwischen den Stationen Pölschaeh und Ponigl	8.360	.
„ „ „ St. Georgen und Cilli	5.640	.
Zusammen	46.197	25.437

Von den oben nachgewiesenen, neu hergestellten Ausweich-Geleisen mit 2.328 Klaftern, und Manipulations-Geleisen mit 300 „

zusammen mit . . 2.628 Klaftern,

sind nur 329 Klafter mit breitbasigen 16pfündigen, die übrigen 2.299 Klafter aber mit hochkantigen 12—14pfündigen Schienen versehen.

Die nachfolgende Tabelle enthält eine übersichtliche Darstellung der durch die eben angeführten Herstellungen herbeigeführten Aenderungen der Angaben über die Gattungen des Oberbaues.

Schienen-Gattung des Oberbaues	im Jahre 1854	im Jahre 1855				zu Ende des Jahres 1855 bestehen im Ganzen
		neu gelegt	abgerissen	somit		
				Vermehrung um	Verminderung um	
in Klaffern						
Flachschienen . .	329	.	.	.	.	329
Hochkantige, 12 bis 14pfünd. Schienen	69.633	2.299	25.437	.	23.138	46.495
Breitbasige, 15 bis 17pfünd. Schienen	59.550	329	.	329	.	59.879
Breitbasige, 20 bis 21pfünd. Schienen	76.596	46.197	.	46.197	.	122.793

In Bezug auf Wechsel sind die in der nachfolgenden Tabelle auseinander-
gesetzten Aenderungen vorgefallen.

In den Stationen, rücksichtlich Eisenbahnstrecken	wurden gelegt			wurden beseitigt			daher Vermehrung der Wechsel
	gewöhn- liche 2fache Wechsel	2fache Sicher- heits- Wechsel	zusammen	gewöhnliche Wechsel		zusammen	
				zwei- fache	drei- fache		
Bruck	15	15	12	1	13	2
Frohnleiten	1	.	1	.	.	.	1
Gradwein	2	2	.	.	.	2
Gratz	1	.	1	.	.	.	1
Kalsdorf	3	3	.	.	.	3
Wildon	4	4	4	.	4	.
Lebring	4	4	2	.	2	2
Leibnitz	4	4	3	.	3	1
bei der Sulm-Brücke	2	2	2	.	2	.
Ehrenhausen	1	2	3	2	.	2	1
beim Egydi-Tunnel	2	2	2	.	2	.
Pössnitz	4	4	4	.	4	.
beim Leitersberger Tunnel	2	2	2	.	2	.
von Marburg bis über die Drau- Brücke	13	13	13	.	13	.
Kranichsfeld	2	2	.	.	.	2
Pöltschach	4	4	4	.	4	.
beim Kerschbacher Tunnel	2	2	2	.	2	.
„ Lippoglauer „	2	2	2	.	2	.
Ponigl	6	6	6	.	6	.
St. Georgen	2	2	2	.	2	.
Store	4	4	.	.	.	4
Cilli	16	16	16	.	16	.
Hrastnik	2	2	2	.	2	.
Trifail	1	1	.	.	.	1
Sagor	1	1	.	.	.	1
bei der Ponovizher Fabrik	2	2	.	.	.	2
Zusammen	3	101	104	80	1	81	23

Den Einfluss, welchen diese Aenderungen auf die Angaben der Uebersicht II ausgeübt haben, zeigt die nachfolgende Tabelle:

	zweifache	dreifache	zweifache	dreifache	zweifache	dreifache
	gewöhnliche		Sicherheits-		zusammen	
	Wechsel					
Nach dem Berichte für das Verwaltungsjahr 1854 waren vorhanden	183	20	151	.	334	20
Davon wurden im Jahre 1855 entfernt	80	1	.	.	80	1
Der Rest betrug . . .	103	19	151	.	254	19
Im Jahre 1855 wurden neu gelegt	3	.	101	.	104	.
Mithin waren am Schlusse des Jahres 1855 noch vorhanden . . .	106	19	252	.	358	19

Was die Drehscheiben anbelangt, so wurde eine solche in der Station Spielfeld mit 14 Fuss im Durchmesser abgetragen, und statt derselben eine neue mit 28 Fuss im Durchmesser hergestellt.

Ferner mussten an einigen nassen Stellen zwischen Mitterndorf und Kindberg, dann bei Marein zur Trockenlegung der Bahn 15 Zoll tiefe Steinbettungen in der Länge von 50, 54 und 73 Klaftern hergestellt werden.

3. Oestliche Staatsbahn im Jahre 1855.

Die Ausweichbahn bei dem Baliner Steinbruche zwischen Trzebinia und Szczakowa, in der Länge von 115 Klaftern, wurde neu angelegt, ferner erhielten die Manipulations-Geleise der Station Krakau einen Zuwachs von 944 Klaftern neuer Geleise.

Bei Herstellung dieser Geleise kamen auf 300 Current-Klafter breitbasige 15 bis 17pfündige Schienen, im Uebrigen aber breitbasige 21pfündige Schienen zur Anwendung.

Der alte Oberbau mit Schienen der erstgenannten Gattung wurde zwischen den Stationen Krakau und Krzeszowice theilweise und zwar auf eine Länge von 600 Klaftern mit breitbasigen 21pfündigen Schienen reconstruirt.

Die Aenderungen, welche durch diese Herstellungen in den für das Jahre 1854 gelieferten Nachweisungen über die Geleise-Anlagen herbeigeführt wurden, sind in der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich gemacht.

	Einfaches Hauptgeleise	Ausweichgeleise für den Verkehr	Manipulations- und todte Geleise	Gesamtlänge aller Geleise	Von der Gesamtlänge aller Geleise bestanden aus breitbasigen Schienen	
					à 15—17 Pfd. pr. Curr.-Fuss	à 20—21 Pfd. pr. Curr.-Fuss
					in Klaftern	
Bestand mit Anfang des Jahres 1855 .	35.582	1.398	1.730	38.710	38.710	.
Zuwachs im Jahre 1855 . . . . .	.	115	944	1.059	300	1.359
Zusammen .	35.582	1.513	2.674	39.769	39.010	1.359
Abfall im Jahre 1855	.	.	.	.	600	.
Bleibt .	35.582	1.513	2.674	39.769	38.410	1.359

In Betreff der Wechsel ist anzuführen, dass 6 zweifache Wechsel, nämlich 3 gewöhnliche und 3 Sicherheitswechsel, gelegt wurden.

In der Station Krakau wurde eine Drehscheibe von 34 Fuss im Durchmesser hergestellt. Dieselbe hat zwei Langträger aus Gusseisen und ist mit einem Getriebe versehen, welches an einer stehenden, mit vier Dreharmen versehenen Welle angebracht ist und in einen gusseisernen Zahnkranz der Quader-Einfassung eingreift.

4. Südliche Staatsbahn im Jahre 1856.

Die bereits in den vorausgegangenen Jahren begonnene Reconstruction des schwächeren Oberbaues mit stärkeren breitbasigen Schienen wurde im Jahre 1856 auf die nachbenannten Eisenbahnstrecken und Stations-Plätze ausgedehnt.

In den nachbenannten Eisenbahnstrecken und Stations-Plätzen wurde ein Oberbau mit	breitbasigen, 20—21 pfündig. Schienen	breitbasigen, 15—17 pfündig. Schienen	dafür wurden beseitigt	
			Flachschienen	hochkantige, 12—14 pfündig. Schienen
			hochkantige, 15—17 pfündig. Schienen	breitbasige, 15—17 pfündig. Schienen
hergestellt				
in Klaftern				
Von Liesing nach Pfaffstätten am rechten Geleise . . .	6.700	.	.	6.700
„ Vöslau „ Felixdorf „ „ „ . . .	5.100	.	.	5.100
„ Meidling „ Guntramsdorf am linken Geleise . . .	8.450	.	.	8.450
„ Kottingbrunn nach Leobersdorf am linken Geleise .	800	.	.	800
„ Theresienfeld „ Neustadt „ „ „ . . .	522	.	.	522
„ Neustadt nach St. Egyden in einer Länge von . . .	939	.	.	939
In der Station Pottschach „ „ „ „ . . .	.	80	80	.
„ „ „ Wien „ „ „ „ . . .	500	.	.	500
„ „ „ Laxenburg „ „ „ „ . . .	382	.	.	382
„ „ „ Neustadt „ „ „ „ . . .	666	.	.	666
„ „ „ Stübing „ „ „ „ . . .	83	.	83	.
„ „ „ Gratz „ „ „ „ . . .	1.000	.	1.000	.
Von Ponigl nach St. Georgen in der Länge von . . .	4.080	.	.	.
„ Cilli „ Markt Tüffer „ „ „ . . .	5.440	.	.	5.440
„ Markt Tüffer nach Steinbrück in der „ „ . . .	7.640	.	.	7.640
Zusammen . . .	42.302	80	80	1.083
Es wurden mithin im Ganzen neu gelegt	42.382	.	.	38.302
Dafür im Ganzen beseitigt . . . . .	.	.	.	38.302

Die Länge der neuen Geleise-Anlagen übersteigt daher die Länge der beseitigten um 4.080 Klafter, was darin seinen Grund hat, weil wegen der obenerwähnten Reconstruction des alten Oberbaues zwischen den Stationen Ponigl und St. Georgen das neu hergestellte Geleise mit 21pfündigen breitbasigen Schienen auf dem zweiten Bahn-Planum gelegt, und der alte noch einigermaassen benützbare Oberbau auf der anderen Seite des Bahnkörpers belassen wurde. Es ist daher die Strecke von Ponigl bis St. Georgen auf eine Länge von 4.080 Klaftern mit zwei Hauptgeleisen versehen. Ueber die neuen Geleise-Anlagen gibt nachstehende Tabelle Auskunft:

In den nachbenannten Stationen	wurden gelegt	Ausweichgeleise für den Verkehr	Manipulations- und todte Geleise
		lang in Klaftern	
Wien	wegen Anlage einer neuen Manipulations-Bahn auf dem Holzplatze		520
Matzleinsdorf . . .	„ Anlage einer Verbindungsbahn	31	.
Liesing	„ „ zweier Ausweichbahnen	336	.
„	„ „ einer Verbindungsbahn	31	.
Mödling	„ „ „ Ausweichbahn	176	.
„	„ Verlängerung der bestehenden Ausweichgeleise	40	.
Laxenburg	„ „ „ „ „ „	125	.
„	„ Anlage eines Manipulations-Geleises „ . . . . .	.	125
Guntramsdorf . . .	„ Verlängerung der bestehenden Ausweichbahn	30	.
Gumpoldskirchen . .	„ „ einer Ausweichbahn	20	.
Felixdorf	„ „ „ „ „ „	60	.
„	„ Anlage einer neuen Verbindungsbahn	31	.
Neunkirchen	„ „ „ „ Ausweichbahn	160	.
Bruck	„ Verlängerung des Magazins-Geleises gegen den Holzplatz . . . . .	.	127
Stübing	„ Anlage einer Ausweichbahn	111	.
Gratz	„ „ zweier Geleise zur Militär-Auflade-Rampe . . . . .	.	180
„	„ Herstellung einer Verbindungsbahn	31	.
Marburg	„ Verlängerung eines Manipulations-Geleises . . . . .	.	70
„	„ Anlage eines todten Geleises . . . . .	.	25
Sava	„ „ einer Ausweichbahn	136	.
Kresnic	„ „ „ „ „ „	127	.
Laiibach	„ „ eines Manipulations-Geleises . . . . .	.	200
	Zusammen	1.445	1.247

Bei der Herstellung dieser neuen Geleise-Anlagen, welche nach obiger Nachweisung

1.445 Klafter Ausweichgeleise für den Verkehr, und

1.247 Klafter Manipulations- und todte Geleise, mithin zusammen

2.692 Klafter betragen, wurden nur 124 Klafter breitbasige 21pf. Schienen benützt;

im Uebrigen kamen Schienen älterer Gattung, welche durch die vorgenommenen Reconstructions verfügbar wurden und noch zum Theile brauchbar waren, und zwar

2.055 Klafter breitbasige 16pfündige und

513 Klafter hochkantige 13pfündige Schienen zur Anwendung.

Die Aenderungen, welche diese neuen Herstellungen und Umstaltungen auf die betreffenden Angaben für das Jahr 1855 (wie sich dieselben Seite 40 bis 43

Auf der südlichen Staats-Eisenbahn	waren von der Gesamtlänge des Bahnkörpers versehen mit		Nebst den Hauptgeleisen bestanden	
	1 Hauptgeleise	2 Hauptgeleisen	Ausweichgeleise für den Verkehr	Manipulations- und todte Geleise
	in Klaftern			
Mit Beginn des Jahres 1856	173.084	73.795	42.127	19.962
Zuwachs während des J. 1856	.	4.080	1.445	1.247
Zusammen	173.084	77.875	43.572	21.209
Abfall während des Jahres 1856	4.080	.	.	.
Mithin bleibt Ende 1856 . . .	169.004	77.875	43.572	21.209

Neuartige zweifache Sicherheitswechsel wurden gelegt in den Stationen :

Wien	12 Stück,	Marburg	3 Stück,
Matzleinsdorf	2 „	Pöltschach	4 „
Liesing	12 „	Cilli	1 „
Mödling	18 „	Markt Tuffer	2 „
Laxenburg	8 „	Römerbad	2 „
Guntramsdorf	4 „	Hrastnik	1 „
Leobersdorf	13 „	Sava	4 „
Felixdorf	12 „	Littai	2 „
Neustadt	22 „	Kresnic	2 „
Stübing	2 „	Salloch	2 „
Gratz	21 „	Laibach	1 „
Spielfeld	1 „		
			Zusammen 151 Stück,

wogegen 129 zweifache und 3 dreifache Wechsel alter Art entfernt wurden.

Auf der östlichen Staats-Eisenbahn	war von der Gesamt- länge des Bahnkörpers versehen mit einem	Nebst dem Hauptgeleise bestanden		Gesamtlänge aller Geleise
	einfachen Hauptgeleise	Ausweich- geleise für den Verkehr	Mani- pulations- und todte Geleise	
	in Klaftern			
Bestand mit Anfang des J. 1856	35.582	1.513	2.674	39.769
Zuwachs während des J. 1856	71.098	7.473	4.948	83.519
Zusammen	106.680	8.986	7.622	123.288
Abfall während des Jahres 1856	.	.	.	.
Bleibt mit Schluss des J. 1856	106.680	8.986	7.622	123.288

auseinandergesetzt finden) ausgeübt haben, sind im Folgenden übersichtlich zusammengestellt.

Gesamtlänge aller Geleise	Von der Gesamtlänge aller Geleise bestanden aus				
	Flachschiene	hochkantigen Schienen	breitbasigen Schienen		
		à 12—14 Pfund	à 15—17 Pfund	à 20—21 Pfund	à 24—25 Pfund
			für den Current-Fuss		
in Klaftern					
382.763	961	46.607	138.318	143.106	53.771
10.852	.	513	2.135	42.426	.
393.615	961	47.120	140.453	185.532	53.771
4.080	80	1.083	37.139	.	.
389.535	881	46.037	103.314	185.532	53.771

Die Aenderungen in den Angaben der Uebersicht II, die Zahl der verschiedenen Wechsellagen betreffend, finden in den letzterwähnten Herstellungen ihre Erklärung.

5. Oestliche Staatsbahn im Jahre 1856.

Zwischen den Stationen Krakau und Trzebinia wurde der alte, früher mit 16pfündigen, breitbasigen Schienen versehene Oberbau auf eine Länge von 20.050 Klaftern beseitigt, und statt desselben ein solcher mit starken, 20pfündigen breitbasigen Schienen gelegt.

In Folge dieser Umgestaltung, ferner wegen neuer Geleise-Anlagen in den Stationen der schon im Jahre 1855 im Betriebe gestandenen Strecken, vorzüglich aber wegen Aufnahme der Angaben, welche sich auf die neu eröffneten Bahnstücke der östlichen Staatsbahn beziehen, haben die Daten der für das Jahr 1855 gelieferten Uebersicht II über Geleise- und Schienengattungen, so wie über Wechsel bedeutende Modificationen erlitten, wie aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich ist.

Von der Gesamtlänge aller Geleise bestanden aus		Für die Uebergänge von einem Geleise auf andere bestanden Wechsel					
breitbasigen Schienen		gewöhnliche		Sicherheitswechsel		Zusammen	
à 15—17 Pfund	à 20—21 Pfund						
für den Current-Fuss		zweifache	dreifache	zweifache	dreifache	zweifache	dreifache
in Klaftern		Anzahl					
38.410	1.359	58	.	3	.	61	.
4.712	101.857	10	2	148	.	158	2
40.122	103.216	68	2	151	.	219	2
20.050	.	25	.	.	.	25	.
20.072	103.216	43	2	151	.	194	2

In den Stationen Oswiecim, Trzebinia, Podłęże, Tarnów und Dębica wurden Drehscheiben, welche 23 Fuss im Durchmesser haben, hergestellt.

Die Plattform in der Station Trzebinia wurde abgetragen, und jene, welche zunächst dem Frachten-Magazine in Krakau gelegen ist, reconstruirt.

Hochbauten.

a. Umfang der Bauanlagen.

In der Uebersicht III ist der Stand der Stationen, der auf denselben bestehenden Anstalten und der Wohnungen der Beamten und Diener für die beiden Verwaltungs-Jahre 1855 und 1856 dargestellt.

In der Gesamtzahl der Stationen auf der südlichen Staatsbahn, Section I und II, hat sich im Jahre 1855 keine Veränderung ergeben; auf der östlichen Staatsbahn ist jedoch in diesem Jahre der Stations-Platz bei dem Baliner Steinbruche zugewachsen.

Die Gesamtzahl der Stationen auf allen Bahnen zusammen beträgt für das Jahr 1856	106
für das Jahr 1855	94
sonach ergibt sich ein Zuwachs von	12

Stations-Plätzen, welcher theils in der Eröffnung der Station Store auf der südlichen Staatsbahn, theils in der Ausdehnung des Betriebes auf die neuen Strecken der östlichen Staatsbahn seine Erklärung findet.

Unter der oben angegebenen Gesamtzahl der Stations-Plätze befanden sich im Jahre 1855 nur fünf Stationen, auf welchen weder Personen- noch Sachen-Verkehr stattfand.

Hiervon gehörten drei, nämlich Matzleinsdorf, Schlögelmühle und Steinhaus, der südlichen Staatsbahn, I. Section, an. Die besondere Bestimmung derselben wurde bereits in dem vorausgegangenen Verwaltungs-Berichte auseinandergesetzt.

Die übrigen zwei Stationen solcher Art befinden sich auf der östlichen Staatsbahn. Die eine von beiden ist durch ein Ausweichgleise beim Baliner Steinbruch zwischen Trzebinia und Ciężkowice gebildet, wo die dort in Regie gewonnenen Steine und Quadern verladen werden. Die zweite ist Dąbrowa, zwischen Szczakowa und der preussischen Gränze, welche zum An- und Abhängen von Wagen der Westenholz'schen Kohlenbahn dient.

Im Jahre 1856 erhielten die Stationen, wo weder Personen- noch Frachten-Verkehr stattfindet, einen Zuwachs durch die Station Store, welche sich auf der südlichen Staatsbahn zwischen St. Georgen und Cilli befindet und an der Stelle eines früheren Wächterhauses für die Zwecke der dortigen Gewerkschaft errichtet wurde.

Die topographische Reihenfolge der einzelnen Stationen der südlichen Staatsbahn, Section I und II, mit ihren wirklichen und tarifmässigen Entfernungen hat im Jahre 1855 keine Aenderung erlitten, wesshalb in dieser Beziehung auf die im Jahre

Uebersicht III. Ueber die Hochbauten auf den im Aerarial-Betriebe stehenden k. k. österreichischen Staats-Eisenbahnen zu Ende der Jahre 1855 und 1856.

Benennung der Staats-Bahnen	Länge der Bahnen in Meilen	Gesamtzahl der Stationen	Von der Gesamtzahl der Stationen waren bestimmt										Von der Gesamtzahl der Stationen waren versehen mit													Auf allen Stationen zusammen waren vorhanden		Auf der ganzen Bahn waren Wächterwohnungen vorhanden				Andere Wohnungen waren vorhanden in Bahngebäuden		Im Genusse eines Quartier-Geldes oder einer in einem fremden Gebäude gemietheten Wohnung waren								
			nur für Manipulations-Zwecke oder ausser Gebrauch	nur für Personen-Aufnahme	für Personen- u. Frachten-Aufnahme und Abgabe	zur Bereithaltung von Locomotiven		zum Wechsel der Locomotive		Werkstätten, und zwar:			Heizhäusern, und zwar:		Anstalten zum Wassernehmen und zwar:		Personen-Hallen mit				Restaurationen und Wirthshäusern im Eigenthume		Auf- und Ablade-Rampen		Wächterhäuser	Signal-Häuser	gemeinschaftlich in Wächterhäusern od. and. Gebäuden untergebracht	durch Quartier-Geld entschädigt	für Beamte		für mindere Diener		Beamte	mindere Diener								
						für den Verkehr überhaupt	überdies b. örtlichen Steigungen und für sonstige Hilfeleistungen	für die Schnellzüge	für die gewöhnlichen Personenzüge	für Lastzüge	Haupt-	grossen Filial-	mittleren Filial-	kleinen Filial-	fortwährend in Benutzung	nicht oder nur zeitweise in Benutzung	benützten	unbenützten	mit einer Anstalt	mit zwei Anstalten	in Verbindung mit Krabben im Freien	1	2	3					4 und mehr	der Bahnanstalt	von Privaten	gewöhnliche			grosse mit Perrons	grosse fixe Brückenwagen	doppelte	einfache	als Natural-Wohnung zugewiesen	gegen Bezahlung überlassen	als Natural-Wohnung zugewiesen	gegen Bezahlung überlassen
i m J a h r e 1 8 5 5																																										
Südliche	Section I	20·18	44	3	5	36	8	1	1	1	1	1	1	7	15	75	1	4	13	3	23	4	5	1	1	9	2	9	3	4	55	63	16	66	32	60	49	82	18			
	Section II	41·53	40			40	5	4	3	3	3	1	1	2	2	5	11	54	6	9	15	6	29		5		10	5	9	2	9	39	227	46	89	14	68	36	70	14	7	56
Oestliche	8·90	10	2	2	6	1	1				1			2	3	18	1	1	4		3			1		4		5			12	75	6		19		14			2		
Zusammen	70·61	94	5	7	82	14	6	4	4	4	2	2	2	9	7	29	147	8	14	32	9	55	4	10	2	1	23	7	23	5	13	94	302	137	161	46	147	36	133	14	89	76
i m J a h r e 1 8 5 6																																										
Südliche	61·71	85	4	5	76	12	5	5	5	5	1	2	2	9	5	24	131	7	13	28	9	52	4	10	1	1	19	7	18	6	14	94	290	62	157	46	130	36	119	14	89	74
Oestliche	26·67	21	2	7	12	3	2				1			4	2	8	43	1	1	11	1	12			1		6		8		1	139	48	8		39		34		4	10	
Zusammen	88·38	106	6	12	88	15	7	5	5	5	2	2	2	13	7	32	174	8	14	39	10	64	4	10	2	1	25	7	26	6	14	95	429	110	165	46	169	36	153	14	93	84

1854 gelieferte Darstellung hingewiesen wird. Im Nachfolgenden werden diese Verhältnisse für die südliche Staatsbahn im Jahre 1856 und für die östliche in den Jahren 1855 und 1856 angegeben.

Stationen	Entfernung		Stationen	Entfernung		Stationen	Entfernung	
	wirkliche	tarifmäßige		wirkliche	tarifmäßige		wirkliche	tarifmäßige
	Meilen			Meilen			Meilen	
Der östlichen Bahn im Jahre 1855.			Eichberg	0·82	1	Mödling		
Krakau			Klamm	0·54	1	Laxenburg	0·61	1/2
Zabierzów	1·75	2	Breitenstein	0·70	1			
Krzeszowice	1·63	2	Semmering	0·76	1	Neustadt		
Trzebinia	1·76	2	Steinhaus	0·40	1 1/2	Katzelsdorf	0·47	1/2
Baliner Steinbruch)			Spital	0·54	1	Neudörfel	0·30	1/2
Ciężkowice	1·41	1 1/2	Mürzzuschlag	0·81	1	Sauerbrunn	0·40	1/2
Szczakowa	0·69	1	Langenwang	0·91	1	Wiesen-Siglez	0·56	1/2
Preuss. Gränze	1·41	2	Krieglach	0·64	1/2	Mattersdorf	0·53	1/2
Dabrowa			Kindberg	1·53	1 1/2	Marz-Rohrbach	0·30	1/2
Mysłowice		2	St. Marein	0·87	1	Schadendorf	0·81	1/2
			Kapfenberg	0·92	1	Agendorf	0·29	1/2
			Bruck	0·54	1/2	Oedenburg	0·57	1/2
			Pernegg	1·29	1 1/2			
Szczakowa			Mixnitz	0·45	1/2	Der östlichen Bahn im Jahre 1856.		
Russische Gränze	0·25	1/2	Frohleiten	1·65	1 1/2	Oświęcim		
Granica			Peggau	0·98	1	Chełmek	0·95	1
			Stübing	0·50	1/2	Chrzanów	1·66	2
Der südlichen Bahn im Jahre 1856.			Gradwein	0·74	1/2	Trzebinia	0·60	1
Wien			Judendorf	0·29	1/2	Krzeszowice	1·76	2
Matzleinsdorf	0·20	1/2	Gratz	1·15	1	Zabierzów	1·63	2
Meidling	0·25	1/2	Kalsdorf	1·69	1 1/2	Krakau	1·75	2
Hetzendorf	0·24	1/2	Wildon	1·42	1 1/2	Bierzanów	1·09	1 1/2
Atzgersdorf	0·38	1/2	Lebring	0·46	1/2	Podłęże	1·35	1 1/2
Liesing	0·20	1/2	Leibnitz	1·10	1	Klay	1·26	1 1/2
Berehtoldsdorf	0·16	1/2	Ehrenhausen	0·95	1	Bochnia	1·30	1 1/2
Brunn	0·29	1/2	Spießfeld	0·53	1/2	Slotwina	1·69	2
Mödling	0·29	1/2	Pössnitz	1·62	1 1/2	Tarnów	3·50	3 1/2
Guntramsdorf	0·54	1/2	Marburg	0·83	1	Czarna	2·83	3
Gumpoldskirchen	0·20	1/2	Kranichsfeld	1·61	1 1/2	Dębica	1·54	2
Pfaffstätten	0·42	1/2	Pragerhof	0·86	1			
Baden	0·25	1/2	Pöltsehach	1·84	2	Trzebinia		
Vöslau	0·57	1/2	Ponigl	2·09	2	Baliner Steinbruch)		
Kottingbrunn	0·28	1/2	St. Georgen	1·02	1	Ciężkowice	1·41	1 1/2
Leobersdorf	0·20	1/2	Store	1·41	1 1/2	Szczakowa	0·69	1
Solenau	0·59	1/2	Cilli			Dabrowa	1·41	2
Felxdorf	0·17	1/2	Markt Tüffer	1·36	1 1/2	Preuss. Gränze		
Theresienfeld	0·39	1/2	Bad Tüffer	0·91	1	Mysłowice		
Neustadt	0·73	1	Steinbrück	1·00	1			
St. Egyden	1·16	1	Hrastnik	1·02	1			
Neunkirchen	0·74	1	Trifail	0·64	1/2			
Ternitz	0·57	1/2	Sagor	0·59	1/2			
Pottschach	0·40	1/2	Sava	1·15	1			
Gloggnitz	0·66	1/2	Littai	0·90	1			
Schlögmühle	0·40	1 1/2	Kresnic	0·96	1			
Payerbach	0·53	1 1/2	Laase	1·19	1			
			Salloch	0·90	1	Szczakowa		
			Laibach	1·07	1	Russische Gränze	0·25	1/2
						Granica		

Die wirkliche Länge der östlichen Staatsbahn ist im Jahre 1856 von der Station Oswiecim einerseits bis nach Dębica und andererseits bis an die preussische und russische Gränze, die tarifmässige Länge dieser Bahn hingegen von Oswiecim bis nach Dębica, nach Myslowice und Granica zu rechnen, da weder an der preussischen noch an der russischen Gränze Stations-Plätze bestehen.

Die Station Oswiecim ist ein der östlichen Staats-Eisenbahn und der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn gemeinschaftliches Eigenthum; jede Bahnanstalt besitzt die Hälfte der Station, und benützt auch vorzugsweise nur ihren Theil.

Die jenseits der österreichisch-preussischen Gränze gelegene Station Myslowice ist zwar ganz Eigenthum der oberschlesischen Eisenbahn, sie wird jedoch auch von der östlichen Staatsbahn benützt, welche zu den Erhaltungskosten einen entsprechenden Beitrag leistet.

Die jenseits der österreichisch-russischen Gränze gelegene Station Granica gehört zur kaiserlich-russischen Warschau-Wiener Bahn. Oesterreichische Maschinen mit Frachten verkehren bis in diese Station, während den Personen-Verkehr zwischen Granica und Szczakowa in der Regel russische Maschinen besorgen.

Zu den oben gegebenen Ansätzen, welche sich auf die tarifmässigen Entfernungen der einzelnen Stationen der östlichen Staatsbahn im Jahre 1855 beziehen, ist noch zu bemerken, dass bei denselben in Folge der vorgenommenen Revision des Gebühren-Tarifes einige Abweichungen von den analogen Angaben des für das Jahr 1854 erstatteten Verwaltungs-Berichtes vorkommen.

Da für die Festsetzung des Gebühren-Tarifes ausser der wirklichen Länge der einzelnen Bahnstücke noch andere Rücksichten maassgebend sind, versteht es sich von selbst, dass die tarifmässige Länge einzelner Bahnstücke nicht gleich der Summe der einzelnen tarifmässigen Entfernungen jener Stationen sein kann, welche einem solchen grösseren Bahnstücke angehören.

Wie die genauere Betrachtung der oben gegebenen Tabelle ferner zeigt, wurden in dieselbe sowohl alle für den Verkehr bestimmten Stationen als auch alle für Manipulations- und sonstige Zwecke dienenden Stationen aufgenommen.

Die im Jahre 1855 und 1856 für den Verkehr bestimmten 89 beziehungsweise 100 Stations-Plätze theilen die Bahn in 87 beziehungsweise 98 Bahnstücke, und für alle Bahnen zusammen ergibt sich daher eine durchschnittliche Entfernung der Stationen mit 0.81, beziehungsweise 0.90 einer Meile, wobei bemerkt wird, dass die durchschnittliche Entfernung der einzelnen Stationen von einander nach der Anzahl der Bahnstücke berechnet werden muss, in welche die Bahnen durch eben diese Stationen getheilt werden.

Die grösste wirkliche Entfernung zweier für den Verkehr bestimmten Stationen kömmt im Jahre 1855 auf der südlichen Staatsbahn, Section II, zwischen den Stationen Pöltschach und Ponigl mit 2.09 Meilen, im Jahre 1856 jedoch

auf der östlichen Staatsbahn zwischen Slotwina und Tarnów vor; letztere beträgt 3·50 Meilen.

Auf den einzelnen Bahnen bestanden in Bezug auf die Entfernung der einzelnen für Verkehrszwecke verwendeten Stationen von einander folgende Verhältnisse:

Benennung der Bahnen	Zahl der		Durchschnittl. Entfernung in Meilen	Grösste Entfernung
	Stationen	Bahnstücke		
im Jahre 1855				
Südliche { Section I	41	40	0·30	zwischen { Neustadt und St. Egyden mit . . . 1·16 Meilen Pöltschach und Ponigl mit . . . 2·09 „ Krzyszowice und Trzebinia mit . . . 1·76 „
{ Section II	40	40	1·04	
Oestliche	8	7	1·27	
Bei allen zusammen	89	87	0·81	{ Pöltschach und Ponigl mit . . . 2·09 Meilen
im Jahre 1856				
Südliche	81	80	0·77	zwischen { Pöltschach und Ponigl mit . . . 2·09 Meilen Slotwina und Tarnów mit . . . 3·50 „ Slotwina und Tarnów mit . . . 3·50 Meilen
Oestliche	19	18	1·48	
Bei beiden zusammen	100	98	0·90	

Von den 89 und 100 Stationen, welche nach der obigen Tabelle in den Jahren 1855 und 1856 für Verkehrszwecke verwendet wurden, waren 7, beziehungsweise 12 bloss für den Personen-Verkehr, die übrigen 82 und beziehungsweise 88 jedoch für den Personen- und Frachten-Verkehr bestimmt.

Somit ergibt sich im Jahre 1855 eine durchschnittliche Entfernung der

Personen-Aufnahms-Stationen von 0·81 Meilen,

Frachten-Aufnahms-Stationen von 0·88 „

und im Jahre 1856 eine durchschnittliche Entfernung der

Personen-Aufnahms-Stationen von 0·90 „

Frachten-Aufnahms-Stationen von 1·03 „

Auf den einzelnen Bahnen stellten sich diese Verhältnisse bezüglich der Zahl der Stationen und ihrer Entfernung unter einander dar, wie folgt:

Benennung der Bahnen	Für die Personen-Aufnahme		Für die Frachten-Aufnahme	
	sind Stationen bestimmt			
	Zahl	in der Entfernung	Zahl	in der Entfernung
im Jahre 1855				
Südliche { Section I	41	0·50	36	0·58
{ Section II	40	1·04	40	1·04
Oestliche	8	1·27	6	1·78
Auf allen Bahnen zusammen . . .	89	0·81	82	0·88
im Jahre 1856				
Südliche	81	0·77	76	0·82
Oestliche	19	1·48	12	2·42
Auf beiden Bahnen zusammen . . .	100	0·90	88	1·03

Die Personen-Aufnahms-Stationen fallen also mit jenen Stationen zusammen, welche für den Verkehr überhaupt bestimmt sind, wesshalb das oben in Betreff der Stationen für den Verkehr Gesagte auch für die Personen-Aufnahms-Stationen gilt.

Die für die Frachten-Aufnahme bestimmten Stationen theilten im Jahre 1855 die südliche Staatsbahn, I. Section, in 35 Bahnstücke,
 „ „ „ II. „ „ 40 „
 und die östliche Staatsbahn in 5 „

alle drei Bahnen zusammen in 80 Bahnstücke.

im Jahre 1856

die südliche Staatsbahn in 75 Bahnstücke,
 die östliche „ „ 11 „

beide Bahnen zusammen in 86 Bahnstücke.

Die durchschnittliche Länge dieser einzelnen Bahnstücke ist in der letzten Spalte der obigen Tabelle angegeben.

Die durchschnittliche Entfernung sowohl jener Stationen, auf welchen eine Personen-Aufnahme stattfindet, als auch jener, auf welchen Frachten auf- und abgegeben werden, war bei der östlichen Staatsbahn in beiden Verwaltungs-Jahren grösser als bei den anderen Bahnen.

Auf der südlichen Bahn bestanden in beiden Jahren nur fünf Stationen, auf welchen bloss eine Personen-Aufnahme stattfindet; diese sind: Berchtoldsdorf, Brunn, Kottlingbrunn, Solenau und Katzelsdorf.

Auf der östlichen Staatsbahn sind zu den zwei auf der alten Strecke bestehenden Stationen derselben Bestimmung im Jahre 1856 noch fünf in den neu eröffneten Bahnstücken gelegene hinzugekommen, nämlich Chełmek, Chrzanów, Bierzanów, Klay und Czarna.

Postämter und Post-Expeditionen, ferner Telegraphen-Aemter und Bureaux, deren Dienst theils von Angestellten der Bahn, theils von eigentlichen Post- und Telegraphen-Beamten versehen wird, bestehen auf vielen Stationen.

In dieser Beziehung ist für das Verwaltungs-Jahr 1855 zu bemerken:

Auf der südlichen Staatsbahn, Section I, besorgten Angestellte der Bahn in vier Stationen den Post- und Bahndienst und zwar auf einer von diesen bloss für Briefe, auf den übrigen dreien aber für Briefe und Fahrpost-Sendungen, in zwei Stationen versehen ausserdem den Postdienst eigene Beamte der Postanstalt. In einer dieser Stationen bestand eine regelmässige Fahrpost für Reisende.

Auf der südlichen Staatsbahn, II. Section, bestanden in neun Stationen k. k. Postämter für Aufgabe der Briefe und Sendungen, und mit fünf derselben war auch die Fahrpost verbunden; Bahnangestellte besorgten hier den Dienst für Briefe und Sendungen auf sechzehn Stationen.

Auf der östlichen Bahn bestanden in zwei Stationen k. k. Postämter für Briefe und Sendungen; mit einem von diesen war auch eine Fahrpost in Verbindung. Ferner besorgten die Bahnbeamten auf einer Station den Dienst für Briefe und Sendungen, auf einer anderen nur für Briefe.

Im Jahre 1856 bestanden auf der südlichen Staatsbahn in elf Stationen k. k. Postämter für die Aufgabe von Briefen und Sendungen; mit sechs von diesen stand auch eine Fahrpost in Verbindung. In zwanzig Stationen wurde der Post- und Bahndienst zugleich von Bahnbeamten versehen, und zwar auf einer derselben bloss für Briefe, auf den übrigen neunzehn jedoch für Briefe und Sendungen.

Auf der östlichen Staatsbahn bestand in dem letzterwähnten Jahre auf zwei Stationen eine Fahrpost, auf diesen und noch auf einer anderen Station wurden durch die dortigen k. k. Postämter Briefe und Sendungen aufgenommen. Auf zwei Stationen wurde der Postdienst von Angestellten der Bahn besorgt, und zwar auf einer nur für Briefe, auf der zweiten jedoch auch für Sendungen.

Von den Telegraphen-Stationen wird der nachfolgende Abschnitt „über Telegraphen und Signale“ handeln.

Nachfolgende Darstellung liefert eine Uebersicht über die auf den einzelnen Bahnen stattgefundenen Stationirungen von Locomotiven, welche sowohl für den Verkehr überhaupt als auch insbesondere zum Wechseln derselben bei den Zügen bestimmt sind.

Auf nachbenannten Bahnen	bestanden							
	Stationirungen von Locomotiven				Strecken		die grössten wirklichen Längen	
	für den Verkehr überhaupt	zum Wechseln bei den			in welche die Bahn durch die Locomotiv- Stationirun- gen getheilt wurde	mit d. durchschnittl. Länge in Meilen	auf welchen die Locomotive ohne zu wechseln zu verkehren hatten	in Meilen
		Schnell- zügen	gewöhnli- chen Personen- zügen	Fracht- zügen				
in der Zahl								
im Jahre 1855								
Südliche { Sect. I	8	1	1	1	8	2·32	Wien—Gloggnitz . . .	9·87
{ Sect. II	5	3	3	3	4	10·38	Mürzzuschlag—Graz	12·46
Oestliche . . .	1	.	.	.	1	8·88	Krakau—Myslowice .	8·88
im Jahre 1856								
Südliche . . .	12	5	5	5	12	5·14	Mürzzuschlag—Graz	12·46
Oestliche . . .	3	.	.	.	6	4·45	Myslowice—Dębica .	23·34

Eine Vergleichung dieser Tabelle mit der gleichen das Jahr 1854 betreffenden Nachweisung zeigt, dass in dieser Beziehung im Jahre 1855 auf der südlichen Staatsbahn, I. und II. Section, und auf der östlichen keine Aenderungen eingetreten sind, und dass solche erst im Jahre 1856 vorkommen.

Zu den einzelnen Bahnen ist für das Jahr 1855 noch folgendes zu bemerken.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section I, waren Locomotiv-Bereitchafts-Stationen in Wien, Mödling, Baden, Neustadt, Oedenburg, Payerbach, Gloggnitz und Mürzzuschlag. In Gloggnitz wechselten alle Züge ihre Locomotive.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section II, waren Locomotiv-Bereitchafts-Stationen in Mürzzuschlag, Gratz, Marburg, Cilli und Laibach. Mürzzuschlag gehörte zwar eigentlich der südlichen Staatsbahn, I. Section, aber in dieser Station wurden auch Locomotive für die II. Section in einem eigens zu diesem Zwecke bestimmten Heizhause in Bereitschaft gehalten.

In Gratz, Marburg und Cilli wechselten alle Züge ihre Locomotive.

Auf der östlichen Staatsbahn standen nur in Krakau Locomotive in Bereitschaft. Es gab hier keine eigentliche Wechsel-Station, denn den Dienst auf dem Bahnflügel von Szczakowa bis Granica besorgte die in Szczakowa aufgestellte Hilfs-Locomotive.

Im Jahre 1856 stellten sich diese Verhältnisse dar, wie folgt.

Auf der südlichen Staatsbahn befanden sich die Locomotiv-Bereitchafts-Stationen in Wien, Mödling, Baden, Neustadt, Oedenburg, Payerbach, Gloggnitz, Mürzzuschlag, Gratz, Marburg, Cilli und Laibach.

In Gloggnitz, Mürzzuschlag, Gratz, Marburg und Cilli wechselten alle Züge ihre Locomotive.

Auf der östlichen Staatsbahn waren Locomotiv-Bereitschafts-Stationen in Krakau, Trzebinia und Szezakowa. Vorzugsweise wurden aber nur in Krakau Maschinen bereit gehalten, da die nach den End-Stationen abgehenden Maschinen mit anderen Zügen immer wieder zurückgesendet wurden.

Doch war auch in Trzebinia eine Maschine aufgestellt, welche den Local-Frachtenverkehr zwischen Myslowice und Trzebinia versah. In der Station Szezakowa standen zwei kleine Maschinen, welche die Weiterbeförderung der russischen Personen-Züge bis Myslowice und Trzebinia und die Fahrten der Separat-Kohlenzüge zwischen Szezakowa und Dąbrowa besorgten. Es gab daher auf dieser Bahn keine eigentliche Wechsel-Station.

Nach der obigen, die einzelnen Bahnen behandelnden Uebersicht ergaben sich im Jahre 1855 und 1856 für alle Bahnen zusammen im Durchschnitte folgende Verhältnisse:

	1855	1856
Locomotive wurden für den Verkehr der Züge auf	14	15

Stationen in Bereitschaft gehalten.

Auf einer derselben, nämlich in Müzzuschlag, standen im Jahre 1855 sowohl eigene als fremde Locomotive, wesshalb sie in diesem Jahre doppelt in Rechnung gebracht erscheint.

Ein Wechsel der Locomotive fand bei den Schnellzügen, gewöhnlichen Personen-Zügen und bei den Lastzügen auf	4	5
---	---	---

Stationen Statt.

Die Stationen, auf welchen für den Verkehrsdienst Locomotive aufgestellt sind, theilten die Bahnen in	13	18
---	----	----

Theile, und wenn auf allen Bereitschafts-Stationen und bei allen Zügen die Locomotive gewechselt worden wären, so hätten sie im Durchschnitte einen Weg von 5·43 4·91 Meilen ohne Wechsel zurück zu legen gehabt.

Der grösste Weg, den Locomotive ohne Wechsel zurückzulegen hatten, kömmt im Jahre 1855 auf der südlichen Staatsbahn, II. Section, zwischen Müzzuschlag und Gratz, im Jahre 1856 aber auf der östlichen Staatsbahn zwischen Myslowice und Dębica vor. Erstere Strecke hat eine Länge von 12·46, letztere eine von 23·34 Meilen.

In Betreff der Locomotive, welche auf der südlichen Staatsbahn, I. und II. Section, und auf der östlichen Bahn wegen örtlicher Steigung und anderweitiger Hilfeleistungen aufgestellt sind, gilt das über diese Bahnen bereits im Jahre 1854 Gesagte.

Im Jahre 1856 kommen solche Stationirungen vor:

auf der südlichen Staatsbahn

in Semmering, wegen Verfrachtung des Materials zur Beendigung der Reparatur des Haupttunnels,

in Bruck, wegen örtlicher Steigung gegen Müzzuschlag,

„ Spielfeld, „ „ „ „ Marburg,

„ Pölschach, „ „ „ „ Cilli,

in Steinbrück, wegen der Hilfeleistungen bei Beförderung der von der Save auf die Bahn gelangenden und gegen Laibach zu versendenden Frachten;
 auf der östlichen Staatsbahn
 in Tarnów, wegen nothwendiger Hilfeleistung bei der 10-19 Meilen weiten Entfernung dieser Station von Krakau und
 „ Dębica, wegen Besorgung des Verschiebens der Wagen auf dieser Station.

Anstalten, welche auf einzelnen Stationen bestehen.

	1855	1856
Auf allen Bahnen zusammen gab es	22	26
Werkstätten, wovon jedoch	7	7
gar nicht oder nur theilweise benützt wurden.		
Die Staatsbahnen besaßen daher nur	15	19
Werkstätten, in denen fortwährend gearbeitet wurde.		
Auf je eine der benützten Werkstätten entfielen	1855	1856
im Durchschnitte von allen Bahnen	4.71	4.65
Meilen Bahnlänge; und auf je eine von allen Werkstätten zusammen .	3.21	3.40
Meilen Bahnlänge.		

Bei den einzelnen Bahnen bestanden folgende Verhältnisse:

Im Jahre 1855 entfielen auf der		
südlichen, Section I, auf eine von allen Werkstätten	2.52	Meilen,
„ „ auf eine von den benützten	2.52	„
südlichen, Section II, auf eine von allen Werkstätten	3.77	„
„ „ auf eine von den benützten	6.92	„
östlichen auf eine von allen Werkstätten	2.96	„
„ auf eine von den benützten	8.90	„
im Jahre 1856 auf der		
südlichen auf eine von allen Werkstätten	3.25	Meilen,
„ auf eine von den benützten	4.41	„
östlichen auf eine von allen Werkstätten	3.81	„
„ auf eine von den benützten	5.33	„

Nach dieser Darstellung hat die südliche Staatsbahn, I. Section, die grösste Anzahl von benützten Werkstätten. Da aber dieselben meistens nur kleinerer Art, und überdiess längs der ganzen Bahn zerstreut sind, so musste dessenungeachtet mit dem Baue einer Hauptwerkstätte in Wien begonnen werden, um die grösseren Reparaturen und Herstellungen an Fahrbetriebs-Mitteln, welche früher grösstentheils in der zur Wien-Raaber Bahn gehörigen Maschinen-Fabrik der jetzigen k. k. priv. österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft vorgenommen wurden, in Aerial-Regie ausführen zu können.

Die Aufstellung von Locomotiven zu Hilfszwecken, wie sie auf der südlichen Staatsbahn, II. Section, stattfindet, nimmt ebenfalls auf die Zahl der Werkstätten im Verhältnisse zur Bahnlänge einen vermehrenden Einfluss.

Die Werkstätten sind in ihrer Grösse und Einrichtung, je nach der Zahl der zugewiesenen Locomotive und der Gattung der daran vorzunehmenden Arbeiten, so wie nach der Zahl der beschäftigten Arbeiter und nach der Art der in Anwendung kommenden Hilfsmaschinen von sehr verschiedenem Umfange, und werden desshalb in der Uebersicht III in vier Kategorien getheilt.

Wenn man in dieser Beziehung die in Benützung stehenden Werkstätten in Betracht zieht, so ergibt sich Folgendes:

Auf nachbenannten Bahnen	bestanden Werkstätten, und zwar:			
	Hauptwerkstätten	grosse Filial-Werkstätten	mittlere Filial-Werkstätten	kleine Filial-Werkstätten
im Jahre 1855 auf den Stationen:				
Südliche, I. Section . . . . .	.....	Mürzzuschlag	.....	Wien Mödling Baden Neustadt Oedenburg Gloggnitz Payerbach
Südliche, II. Section	Gratz	Laibach	{ Marburg Cilli	Bruck Steinbrück
Oestliche	Krakau	.....	.....	.....
im Jahre 1856 auf den Stationen:				
Südliche	Gratz	{ Laibach Mürzzuschlag	Marburg Cilli	Wien Mödling Baden Neustadt Oedenburg Gloggnitz Payerbach Bruck Steinbrück
Oestliche	Krakau	.....	.....	{ Oswięcim Trzebinia Krzyszowice Tarnów

Nach dieser Darstellung hat sich im Jahre 1855 gegen das Vorjahr nur die Stellung der Werkstätte in Krakau geändert, welche gegenwärtig den Rang einer Hauptwerkstätte einnimmt. Ihre vollständige Einrichtung fällt jedoch erst in das Jahr 1856. Derselben steht eine Dampf-Maschine von sechs Pferdekräften zu Gebote. Sie beschäftigt durchschnittlich 300 Arbeiter und nimmt alle grösseren Reparaturen vor; auch wurden daselbst schon einige neue Wagen gebaut.

Im Jahre 1856 sind ausserdem auf der östlichen Staats-Eisenbahn mehrere kleine Filial-Werkstätten zugewachsen. Von diesen befinden sich in Benützung: Oswięcim, Trzebinia, Krzyszowice und Tarnów.

In Oswiecim besteht eine solche mit zwei Schmiedefeuern und etwa 15 Arbeitern, welche untergeordnete Reparaturen an Fahrbetriebs-Mitteln besorgt. In der kleinen Werkstätte zu Trzebinia werden bloss Reparaturen an Werkzeugen für den Oberbau und für die Gebäude-Erhaltung vorgenommen. Die im Jahre 1855 noch unbenützte kleine Filial-Werkstätte in Krzeszowice ist im Jahre 1856 wieder als Lakirerei in theilweise Benützung getreten, zu welchem Zwecke eine Wagenremise entsprechend eingerichtet wurde. In der Station Tarnów besteht zur Besorgung von minderen Reparaturen an Wagen und Maschinen, an sonstigen Bahneinrichtungs-Gegenständen und an Oberbau-Werkzeugen eine kleine Werkstätte mit zwei Schmiedefeuern, welche durchschnittlich 32 Mann beschäftigt.

Die Zahl und Beschaffenheit der Fahrbetriebs-Mittel, welche den einzelnen Bahnen zur Verfügung stehen und deren Reparaturen in den oben erwähnten Werkstätten vorgenommen werden, ist aus dem später folgenden Abschnitte, der eigens diesem Gegenstande gewidmet ist, zu entnehmen.

Ueber die Zahl der in den einzelnen Werkstätten der südlichen Bahn, I. und II. Section, und der östlichen Staatsbahn beschäftigten Arbeiter wurden im vorausgegangenen Verwaltungs-Berichte genaue, für das Jahr 1854 geltende Nachweisungen geliefert.

Im Jahre 1855 und 1856 ist auf der südlichen Bahn und im erstgenannten Jahre auch auf der östlichen Staatsbahn der Stand der verwendeten Arbeiter ungefähr derselbe geblieben, wie im Jahre 1854.

Wie viele Arbeiter auf der östlichen Staatsbahn im Jahre 1856 durchschnittlich verwendet wurden, ist bereits oben angegeben worden.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section I, kommen keine unbenützten Werkstätten vor.

Die im Jahre 1855 und 1856 auf der südlichen Staatsbahn, II. Section, beziehungsweise auf der vereinigten südlichen Staatsbahn, vorhandenen nicht benützten Werkstätten sind folgende:

Spießfeld,	errichtet wegen	Aufstellung von Reserve-Locomotiven,
Pragerhof,	„	„ örtlicher Steigung von 1:130 gegen Pölschach,
Pölschach,	„	„ Aufstellung von Reserve-Locomotiven,
Ponigl,	„	„ örtlicher Steigung von 1:130 gegen Pölschach,
Littai,	„	„ Aufstellung von Reserve-Locomotiven.

Auf der östlichen Staatsbahn gab es im Jahre 1855 von solchen Werkstätten:

eine in Krzeszowice, errichtet wegen der von Krakau dorthin verkehrenden Local-Züge, und

„ „ Szezakowa, errichtet wegen Ausüstung der Flügelbahn nach Granica.

Im Jahre 1856 ist nur Krzeszowice, wie oben angegeben wurde, wieder in theilweise Benützung getreten.

In der Station Dębica, welche erst seit dem Jahre 1856 im Betriebe steht, befindet sich ein kleines Heizhaus, welches aber bisher nicht als Werkstättenraum benützt wurde. Da aber in Heizhäusern immer kleinere Reparaturen an Fahrbetriebs-

Mitteln oder Bahneinrichtungs-Gegenständen, ohne dass besondere Adaptirungen von Bedeutung nothwendig sind, vorgenommen werden können, so kann auch Dębica immerhin als kleine Filial-Werkstätte gelten, die jedoch bisher nicht in Benützung genommen wurde. Sonach kommen auf der östlichen Staatsbahn im Jahre 1856 zwei kleine Filial-Werkstätten vor, in welchen nicht gearbeitet wird, nämlich Szczakowa und Dębica.

Die erwähnten Werkstätten-Anstalten sind aus festem Material erbaut; nur ein Theil der Werkstättenräume in Krakau ist in provisorischer Weise hergestellt.

Heizhäuser bestanden im Jahre 1855 auf allen Bahnen zusammen 37, von welchen 29 benützt und 8 unbenützt waren; im Jahre 1856 auf allen Bahnen zusammen 40, von welchen 32 in Benützung und 8 ausser Benützung standen.

Auf ein Heizhaus von allen gegenwärtig auf den Staatsbahnen bestehenden entfielen

	1855	1856
Bahnmeilen	1.91	2.21
auf eines der benützten Heizhäuser		

Bahnmeilen	2.43	2.76
----------------------	------	------

Bei den einzelnen Bahnen entfielen auf 1 Heizhaus im Durchschnitte folgende Bahnlängen:

Im Jahre 1855:

bei der südlichen, Section I, auf je eines von allen Heizhäusern . . .	1.26 Meilen,
„ „ „ „ auf ein benütztes	1.35 „
bei der südlichen, Section II, auf je eines von allen Heizhäusern . . .	2.44 „
„ „ „ „ auf ein benütztes	3.78 „
bei der östlichen auf je eines von allen Heizhäusern	2.23 „
„ „ „ auf ein benütztes	2.97 „

im Jahre 1856:

auf der südlichen auf je eines von allen Heizhäusern	1.99 Meilen,
„ „ „ auf ein benütztes	2.57 „
auf der östlichen auf je eines von allen Heizhäusern	2.96 „
„ „ „ auf ein benütztes	3.33 „

Hierzukömmt noch zu bemerken, dass jenes Heizhaus in Mürzzuschlag, welches im Jahre 1855 zur Aufnahme der Locomotive der südlichen Staatsbahn, II. Section, bestimmt war, bei der obigen Darstellung für das Jahr 1855 zu der letztgenannten Staatsbahn gerechnet wurde; die übrigen von der südlichen Staatsbahn, I. Section, benützten Heizhäuser in Mürzzuschlag wurden jedoch bei dieser Bahn in Betracht gezogen.

Eine Vergleichung der auf den Staatsbahnen vorhandenen Locomotiven mit dem zur Unterbringung derselben in den benützten Heizhäusern vorhandenen Raume ergibt Folgendes.

Im Jahre 1855 besass die

südliche Staatsbahn, S. I, 90 Locomotive, hatte Raum für 75, auf 1 Raum entfielen	1.2
„ „ „ II, 99 „ „ „ „ 54, „ „ „ „	1.8
östliche „ „ 23 „ „ „ „ 18, „ „ „ „	1.3

Im Jahre 1856 besass die
 südliche Staatsbahn 209 Locomotive, hatte Raum für 131, auf 1 Raum entfielen 1·6
 " " 36 " " " 43, " " " " 0·8

Nur die östliche Staatsbahn konnte also im Jahre 1856 in ihren Heizhäusern mehr Locomotive unterbringen, als sie damals besass; im Jahre 1855 waren aber bei dieser Bahn so wie in beiden Jahren bei der südlichen Staatsbahn diese Raumverhältnisse nicht so günstig.

Zur Unterbringung von Locomotiven bestanden nicht benützte Heizhäuser im Jahre 1855 auf der

südlichen Staatsbahn, S.I, in der Station Mattersdorf 1 mit Raum für 4 Locomotive,
 " " " II, " " " Kindberg 1 " " " 1 "
 " " " " " Peggau 1 " " " 1 "
 " " " " " Wildon 1 " " " 1 "

Auf nachbenannten Bahnen	bestanden Heizhäuser,					
	Hauptwerkstätten			grossen Filial-Werkstätten		
	in den Stationen	in der Zahl	mit Raum für Loco- motive	in den Stationen	in der Zahl	mit Raum für Loco- motive
i m J a h r e 1 8 5 5						
Südliche, Section I				Mürzzuschlag (südliche, I. Section)	2	18
Südliche, Section II	Gratz	2	12	{ Laibach Mürzzuschlag (südliche, II. Section)	2 1	15 4
Oestliche	Krakau	2	16	. . . . .	. . . . .	. . . . .
i m J a h r e 1 8 5 6						
Südliche	Gratz	2	12	{ Mürzzuschlag Laibach	3 2	22 15
Oestliche	Krakau	3	25	. . . . .	. . . . .	. . . . .

südlichen Staatsbahn, S. II, in der Station Pragerhof	1	mit Raum für 4 Locomotive,
„ „ „ „ „ Ponigl	1	„ „ „ 2 „
„ „ „ „ „ Littai	1	„ „ „ 2 „
östlichen „ „ „ „ „ Krzeszowice	1	„ „ „ 1 „

Im Jahre 1856 sind in dieser Beziehung weder auf der südlichen noch auf der östlichen Staatsbahn Aenderungen vorgefallen; es sind jedoch wegen Vereinigung der beiden Sectionen der südlichen Staatsbahn die oben für beide Sectionen getrennt aufgeführten Angaben im letzteren Jahre für die vereinigte südliche Staatsbahn zusammenzufassen.

Die Heizhäuser sind durchgängig aus festem Materiale erbaut.

Die nachfolgende Tabelle gibt die Nachweisung, wie die einzelnen Bahnen und Stationen mit Räumlichkeiten zur Unterbringung von Locomotiven nebst Tendern versehen waren; nicht benützte Heizhäuser wurden aus der Darstellung weggelassen.

und zwar bei den					
mittleren Filial-Werkstätten			kleinen Filial-Werkstätten und anderen Orten		
in den Stationen	in der Zahl	mit Raum für Locomotive	in den Stationen	in der Zahl	mit Raum für Locomotive
i m J a h r e 1 8 5 5					
			Wien	3	21
			Mödling	2	4
			Baden	2	4
			Neustadt	1	4
			Gloggnitz	2	8
			Payerbach	1	8
			Semmering	1	2
			Oedenburg	1	6
Marburg	1	6	Bruck	1	3
Cilli	1	8	Spielfeld	1	2
			Pöltschach	1	2
			Steinbrück	1	2
			Szezakowa	1	2
i m J a h r e 1 8 5 6					
			Wien	1	23
			Mödling	2	4
			Baden	2	4
			Neustadt	1	4
			Gloggnitz	2	8
Marburg	1	6	Payerbach	1	8
Cilli	1	8	Semmering	1	2
			Oedenburg	1	6
			Bruck	1	3
			Spielfeld	1	2
			Pöltschach	1	2
			Steinbrück	1	2
			Oświęcim	1	2
			Trzebinia	1	6
			Tarnów	1	4
			Dębica	1	4
			Szezakowa	1	2

Diese Nachweisung im Entgegenhalte mit der analogen für das Jahr 1854 gelieferten Tabelle zeigt, dass auf der südlichen Staatsbahn nur eine Veränderung vorgefallen ist, indem im Jahre 1856 die früher auf der Wiener Wasser-Station getrennt stehenden 3 kleinen Heizhäuser durch Zubauten vereinigt worden sind, sonach im letztgenannten Jahre auf der Station Wien nur ein einziges Heizhaus besteht. Dadurch wurde zwar die Zahl der Heizhäuser um 2 vermindert, der Raum zur Unterbringung von Locomotiven jedoch vergrössert.

Auf der östlichen Staats-Eisenbahn ist auf der Station Krakau nicht nur im Jahre 1855 ein zweites, sondern auch im Jahre 1856 ein drittes, ferner auf den Stations-Plätzen von Oswięcim, Trzebinia, Tarnów und Dębica noch je ein Heizhaus zugewachsen.

Es versteht sich von selbst, dass in den Heizhausräumen noch viel mehr Locomotive untergebracht werden können, sobald die Locomotive von den Tendern abgekuppelt werden und letztere ausserhalb der Heizhäuser Platz finden.

Bei der Beurtheilung der Raumverhältnisse der Heizhäuser muss aber auch noch der Umstand berücksichtigt werden, dass ausser der Semmering-Bahn, wo ausschliesslich Tender-Locomotive in Verwendung kommen, auch noch andere Strecken von solchen Locomotiven befahren werden und dass mithin nicht bloss in den Heizhäusern der Semmering-Gebirgsbahn, sondern auch in vielen anderen Heizhäusern der südlichen und östlichen Staatsbahn Tender-Locomotive aufgestellt sind. Von dieser Gattung der Locomotive können aber mehr, als von denen gewöhnlicher Art mit Schlepp-Tendern, in den Heizhäusern untergebracht werden, weil erstere, wie aus dem unten folgenden Abschnitte über Fahrbetriebs-Mittel ersichtlich ist, eine geringere Länge haben als gewöhnliche Locomotive mit Schlepp-Tendern.

Die Raumverhältnisse zur Unterbringung der Locomotive stellen sich also tatsächlich noch günstiger heraus, als es nach der oben gelieferten Nachweisung zu sein scheint, da in der obigen Tabelle bei den Heizhäusern, die für Semmering-Locomotive ausgenommen, um einen gleichartigen Maassstab zur Bemessung der vorhandenen Räumlichkeiten zu gewinnen, nur die Aufstellung gewöhnlicher Locomotive sammt Schlepp-Tendern, nicht aber die der Tender-Locomotive in Betracht gezogen wurde.

Anstalten zum Wassernehmen

gab es im Jahre	1855	1856
auf allen Bahnen zusammen an	41	49
Stationen; hiervon hatten doppelte Anstalten	9	10
Wasserkrahne waren aus diesem Anlasse neben den Bahngleisen im		
Freien aufgestellt	55	64
Sämmtliche Bahnen wurden durch diese Wasser-Stationen in	42	50
Bahnstücke mit der durchschnittlichen Länge von	1.68	1.77
Meilen getheilt.		

Die grösste Entfernung zweier Wasser-Stationen bestand im Jahre 1855 auf der östlichen Staatsbahn zwischen den Stationen Krakau und Krzeszowice mit

3·38 Meilen, im Jahre 1856 ebenfalls auf der östlichen zwischen den Stationen Słotwina und Tarnów mit 3·50 Meilen.

Auf den einzelnen Bahnen ergaben sich folgende Verhältnisse :

Auf nachbenannten Bahnen	waren Wasser - Stationen				
	vor- handen	sie theilten die Bahn in Theile		am weitesten von einander entfernt	
	in der Zahl	mit der durchschnitt- lichen Länge von Meilen		auf der Bahnstrecke	mit der Entfernung in Meilen
	im Jahre 1855				
Südliche (Sect. I)	16	16	1·26	von Baden nach Neustadt	2·91
Südliche (Sect. II)	21	21	1·98	„ Wildon „ Spielfeld	3·03
Oestliche . . .	4	5	1·78	„ Krakau „ Krzeszowice	3·38
	im Jahre 1856				
Südliche	37	37	1·67	von Wildon nach Spielfeld	3·03
Oestliche	12	13	2·05	„ Słotwina „ Tarnów	3·50

Die Angaben über die Wasser-Stationen der südlichen Staats-Eisenbahn im Jahre 1855 und 1856 weichen von der für das Jahr 1854 gelieferten Nachweisung nur insoferne ab, als eine der beiden Anstalten zum Wassernehmen auf dem Wiener Stations-Platze, wie bereits im vorausgegangenen Verwaltungs-Berichte auseinandergesetzt worden ist, aufgelassen wurde und daher vom Jahre 1855 angefangen auf der genannten Station nur eine einzige solche Anstalt besteht.

Höchst bedeutend hat sich aber auf der östlichen Staats-Eisenbahn im Jahre 1856 der Stand der Wasser-Stationen vermehrt; denn auf dieser Bahn wurde nicht nur in Krakau eine zweite, sondern auch in Zabierzów, wo früher keine Wasser-Station bestand, eine neue errichtet, ferner sind die Anstalten der erst im Jahre 1856 eröffneten Strecken in den Stationen Oswięcim, Podłęże, Bochnia, Słotwina, Tarnów, Czarna und Dębica zugewachsen.

Was die Anzahl der Anstalten zum Wassernehmen auf den einzelnen Stationen und die Einrichtung der Wasser-Stationen überhaupt betrifft, so sind im Jahre 1855 ausser der oben erwähnten Auflassung der zweiten Anstalt am Wiener Stations-Platze auf der südlichen Staats-Eisenbahn, I. und II. Section, sowie auf der östlichen keine wesentlichen Aenderungen in den bezüglichen Angaben des für das Jahr 1854 gelieferten Verwaltungs-Berichtes vorgefallen.

Das im Nachfolgenden von den Wasser - Stationen Angeführte bezieht sich auf das Jahr 1856.

Doppelte Vorkehrungen zum Wassernehmen bestehen:

Auf der südlichen Bahn, in den Stationen Mödling, Neustadt, Mürzzuschlag, Kindberg, Bruck, Gratz, Marburg, Cilli und Steinbrück.

Auf der östlichen Bahn in der Station Krakau.

Von höher gelegenen Punkten, als die Wasser-Reservoirs angebracht sind, erfolgt der natürliche Zufluss des Wassers :

Auf der südlichen Bahn in den Stationen Eichberg, Klamm, Breitenstein, und Spital; ferner zu einer der bestehenden Anstalten in Kindberg und Bruck.

Auf der östlichen in Szezakowa.

Durch die stehenden Dampf-Maschinen der Werkstätten wird das Wasser gehoben und gleichzeitig durch den entweichenden Dampf erwärmt :

Auf der südlichen Staatsbahn in einer der bestehenden Anstalten zu Müzzuschlag, Gratz, Marburg und Cilli, ferner auch bei der Anstalt in Laibach.

Auf der östlichen Bahn in Krakau bei einer der bestehenden Anstalten.

Durch eigens zum Wassers schöpfen aufgestellte Dampfpumpen wird das Wasser gehoben und erwärmt :

Auf der südlichen Staatsbahn bei der einen der bestehenden zwei Anstalten in Mödling, Neustadt, Müzzuschlag und Steinbrück, ferner auch bei der Anstalt in Meidling, Baden, Neunkirchen, Gloggnitz, Payerbach, Semmering, Spielfeld, Mattersdorf und Oedenburg.

Auf der östlichen Bahn bei der zweiten Anstalt in Krakau, ferner bei der in Oswięcim, Trzebinia, Podłęże, Dębica und Krzeszowiec.

Die Anstalt in Wien wird durch eine in der Station Meidling eigens für diesen Zweck aufgestellte Dampf-Maschine und durch die von Meidling nach Wien geführte Wasserleitung mit dem nöthigen Speisewasser versehen.

In der Station Neustadt auf der südlichen Staatsbahn wird bei der zweiten Anstalt das Wasser mittelst einer durch Windmühlenflügel in Bewegung gesetzten Pumpe in die Reservoirs gehoben.

Bei den übrigen Anstalten der südlichen und östlichen Staatsbahn wird das Wasser durch Handpumpen gehoben und bei der grossen Mehrzahl derselben bestehen eigene Vorwärme-Apparate.

Vorwärmer sind nicht vorhanden oder die vorhandenen nicht in Benützung :

Auf der südlichen Staatsbahn in einer der bestehenden zwei Anstalten zu Mödling, Neustadt und Kindberg, ferner bei der Anstalt in Wien.

Auf der östlichen Staatsbahn in Zabierzów.

Im Hochsommer wird das Wasser nur dort vorgewärmt, wo es durch die entweichenden Dämpfe der Dampfpumpen oder der Werkstätten-Dampf-Maschinen geschehen kann.

Folgende Anstalten sind provisorisch aus Holz gebaut und mit hölzernen Wasserbehältern versehen :

Auf der südlichen Bahn beide Anstalten in Kindberg.

Auf der östlichen die Anstalt in Zabierzów; in der letztgenannten Station ist ein definitives Wasser-Stations-Gebäude bereits im Baue begriffen.

Wasserbehälter aus Holz besitzen übrigens auch noch folgende stabil gebaute Anstalten :

Auf der südlichen Staatsbahn die in Meidling und Neunkirchen, ferner je eine der beiden Anstalten in Mödling und Neustadt; endlich das in der Station

Meidling befindliche Brunnenhaus, errichtet zur Speisung der Wasserleitung von Meidling nach Wien.

Auf der östlichen Bahn die in Trzebinia, Krzeszowice und Szczakowa.

Sämmtliche Heizhäuser sind mit Vorrichtungen zum Füllen der Locomotive und Tender mit Wasser versehen, übrigens kann diese Wasseraufnahme auch bei jeder Anstalt im Freien geschehen.

In Bezug auf die Personen-Hallen sind weder im Jahre 1855 noch im Jahre 1856 erhebliche Aenderungen anzuführen.

Es ist sonach nur zu bemerken, dass im Jahre 1855 eines der durch die Personen-Halle in Meidling auf der südlichen Bahn führenden Bahngleise beseitigt, und daher die Eintheilung der Personen-Hallen bezüglich der durch sie führenden Geleise in etwas modificirt wurde. Jene Personen-Halle wird noch gegenwärtig auch als Waaren-Magazin benützt.

Personen-Hallen gab es im Jahre 1855 und 1856 auf allen Bahnen zusammen 17 und zwar im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn

1 in Wien	mit 4 Geleisen in der Länge von	49 Klaftern,
1 „ Meidling	„ 1 Geleise „ „ „ „	38 „
1 „ Mödling	„ 2 Geleisen „ „ „ „	38 „
1 „ Laxenburg	„ 3 „ „ „ „	38 „
2 „ Baden	{ 1. „ 1 Geleise „ „ „ „	38 „
	{ 2. „ 2 Geleisen „ „ „ „	38 „
1 „ Neustadt	„ 1 Geleise „ „ „ „	38 „
1 „ Oedenburg	„ 2 Geleisen „ „ „ „	38 „
1 „ Gloggnitz	„ 2 „ „ „ „	38 „
1 „ Payerbach	„ 1 Geleise „ „ „ „	16 „
1 „ Müzzuschlag	„ 2 Geleisen „ „ „ „	30 „
1 „ Bruck	„ 2 „ „ „ „	30 „
1 „ Gratz	„ 2 „ „ „ „	48 „
1 „ Marburg	„ 2 „ „ „ „	36 „
1 „ Cilli	„ 2 „ „ „ „	36 „
1 „ Laibach	„ 2 „ „ „ „	47 „

auf der östlichen Bahn

1 „ Krakau	mit 3 Geleisen in der Länge von	38 Klaftern.
------------	---	--------------

Von den eben aufgezählten Personen-Hallen ist nur jene in Payerbach aus Holz erbaut, die übrigen bestehen aus festem Materiale.

Restaurationen und Wirthshäuser bestanden in den Bahnhöfen oder in ihrer unmittelbaren Nähe im Jahre 1855	30
im Jahre 1856	32

Davon waren Eigenthum der Bahnanstalt

im Jahre 1855	23
„ „ 1856	25
und Privaten gehörten im Jahre 1855 und 1856	7

Auf den einzelnen Bahnen stellten sich die Verhältnisse hinsichtlich der Restaurationen und Wirthshäuser folgendermassen dar:

Es kamen nämlich vor		von der ganzen Bahnlänge
im Jahre 1855 auf der		Meilen
südlichen Bahn, Section I, deren 11, je 1 derselben entsprachen		1·83
" " " II, " 15, " " " "		2·77
östlichen " " 4, " " " "		2·23
im Jahre 1856 auf der		
südlichen Bahn	deren 26, je 1 derselben entsprachen	2·37
östlichen " " 6, " " " "		4·45

Die Vermehrung der bezüglichen Angaben für die östliche Staatsbahn im Jahre 1856 rührt daher, weil in den Stationen Oswięcim und Dębica zwei der Bahn-Anstalt gehörige Restaurationen zugewachsen sind.

Auf- und Ablade-Rampen	1855	1856
	28	32

Von diesen waren mit Perrons, bei welchen ganze Wagenzüge aufgestellt werden können, versehen 5 6

Der im Jahre 1854 angegebene Stand von Auf- und Ablade-Rampen auf der südlichen Staatsbahn wurde im Jahre 1855 durch die Aufstellung einer Lagerbühne in der Station Liesing, im Jahre 1856 durch die Erbauung einer mit einem langen Perron versehenen Rampe in der Station Gratz vermehrt, welche zur leichteren und schnelleren Beförderung des Militärs und zur Versendung von Kriegsgeräthe dient.

Ausserdem wurde in der letztgenannten Station im Jahre 1855 die dort bestandene Rampe aus Holz abgetragen und dafür eine gemauerte errichtet.

Auf der östlichen Staatsbahn sind im Jahre 1856 gewöhnliche Rampen und zwar aus Holz in Bochnia, Tarnów und Dębica, ferner eine gemauerte in Słotwina zugewachsen, auf dem Stations-Platze in Krakau wurde aber die hölzerne Rampe abgetragen.

An Rampen besass daher im Jahre 1855 die		von der ganzen Bahnlänge
		Meilen
südl. Staatsbahn, S. I, deren 12 auf 9 Stationen, je eine derselben entsprach		2·24
" " " II, " 11 " 10 " " " " " " " " " "		4·15
östliche " " 5 " 4 " " " " " " " "		2·23
im Jahre 1856 die		
südliche Staatsbahn deren 24 auf 19 Stationen, je eine derselben entsprach		3·25
östliche " " 8 " 8 " " " " " " " "		3·33

Die grossen Rampen mit Perrons kamen in beiden Jahren nur auf der südlichen Bahn vor und zwar nach dem Bestande im Jahre 1856 auf nachbenannten Stationen:

1 in Atzgersdorf mit	20 Klaftern Länge,
1 " Meidling "	45 " "
1 " Liesing "	20 " "

- 1 in Gratz mit 40 Klaftern Länge zur Verladung des Kriegsgeräthes,
 1 „ Spielfeld „ 20 „ „ lediglich zu Holzverladungen bestimmt,
 1 „ Sagor „ 28 „ „ lediglich zu Kohlenverladungen verwendet.

Die drei erstgenannten Rampen sind eigentlich Lagerbühnen im Freien und aus Holz errichtet.

Von den Rampen überhaupt bestanden aus Holz im Jahre 1855 auf der

südlichen Staatsbahn, Section I	10
„ „ „ II	3
östlichen „	1
Zusammen	<u>14.</u>

Im Jahre 1856 kamen auf der südlichen Bahn 13, auf der östlichen Bahn 3 hölzerne Rampen vor. Alle übrigen sind stabil erbaut.

Grosse fixe Brückenwagen bestehen nur auf der südlichen Staatsbahn, und zwar im Jahre 1855 für die I. und II. Section zusammen 13
 im Jahre 1856 14

In letzterem Jahre ist die neu aufgestellte Wage der Station Wildon zugewachsen.

Im Jahre 1856 bestanden solche Wagen und zwar je eine in den Stationen Neustadt, Oedenburg, Gloggnitz, Bruck, Gratz, Wildon, Leibnitz, Marburg, Cilli, Hrastnik, Trifail, Sagor und Laibach für eine Last bis zu 300 Centnern, ferner eine viertheilige zum Abwägen der Locomotive bestimmte in der Station Mürzzuschlag für eine Last von 1.000 Centnern.

Nur die Wagen in den Stationen Leibnitz, Hrastnik, Trifail und Sagor sind auf Holz-Fundamenten aufgestellt, sonst bestehen allenthalben gemauerte Fundamente.

Wohnungen für Wächter und andere Bedienstete.

Wächterwohnungen sind nicht bloss in den eigentlichen Wächter- und Signal-Häusern, sondern auch in anderen Bahn-Gebäuden vorhanden.

Die Zahl der vollständigen Wohnungen in den Wächter- und Signal-Häusern betrug auf allen Bahnen zusammen

im Jahre 1855	627	im Jahre 1856	729
die Zahl der übrigen Wohnungen	<u>161</u>	die Zahl der übrigen Wohnungen	<u>165</u>
mithin zusammen	788	mithin zusammen	894

Uebrigens sind noch folgende Verhältnisse für alle Bahnen zusammen anzuführen:

Bahn-, Signal-, Weichen-, Weg-, Depôt-, Nacht- und Thor-Wächter	1855	1856
wurden permanent verwendet	1.021	1.256
Wohnungen für Wächter waren . . . im Jahre 1855, im Jahre 1856		
in Wächter- oder Signal-Häusern und in		
anderen Bahn-Gebäuden vorhanden	788	894
von den Wächtern bezogen ein Quartier-Geld	46	46
mithin hatten	<u>834</u>	<u>940</u>
ein Quartier oder ein Aequivalent hierfür.		
Ohne Quartier oder Quartier-Geld waren daher	187	316

Von der Gesamtzahl der Wächter genossen ein Natural- 1855 1856
 Quartier oder ein Quartier-Geld, Percente 81·68 74·84
 und weder Wohnung noch Quartier-Geld hatten, Percente 18·32 25·16

Die Zahl der für den eigentlichen Verkehrs-Dienst bestimmten
 Bahn-, Signal-, Weichen- und Weg-Wächter betrug 926 1.119

Die Zahl der Depôt-, Nacht- und Thor-Wächter, welche Wächter
 den Stations-Dienst versehen, belief sich auf 95 137

Im Durchschnitte von allen Bahnen entfielen auf eine Bahnmeile
 von der Gesamtzahl der Wächterwohnungen 11·2 10·1

von der Gesamtzahl der Wächter 14·4 14·2

von den Wächtern für den Bahn- und Verkehrsdienst 13·1 12·7

von den für den Stations-Dienst bestimmten Wächtern 1·3 1·5

Von den Wächtern waren angestellt 922 1.024

oder Percente der Gesamtzahl 90·30 81·53

im Taglohn wurden verwendet 99 232

oder Percente der Gesamtzahl 9·70 18·47

Wie sich die diessfälligen Verhältnisse auch auf den einzelnen Bahnen darstellen,
 ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich.

Auf nachbenannten Bahnen	bestanden																	
	Wohnungen für Wächter					Wächter												
	in Wächter- und Signal- Häusern	in Wächter- gemeinschaftl. in Wächter- häusern u. and. Gebäuden	zusammen		Quartier-Gelder	für den Bahn- und Ver- kehrs-Dienst			für den Stations- Dienst			im Ganzen						
			in der Zahl	auf eine Bahnmeile		angestellt	im Taglohn	zusammen	auf eine Bahnmeile	angestellt	im Taglohn	zusammen	auf eine Bahnmeile					
	in der Zahl	in der Zahl	auf eine Bahnmeile	für d. Zahl	angestellt	im Taglohn	zusammen	auf eine Bahnmeile	angestellt	im Taglohn	zusammen	auf eine Bahnmeile	angestellt	im Taglohn	zusammen	auf eine Bahnmeile		
i n d e r Z a h l																		
	i m J a h r e 1 8 5 5																	
Südliche (S. I)	189	66	255	12·6	32	115	295	55	350	17·3	44	8	52	2·6	339	63	402	19·9
Südliche (S. II)	351	89	440	10·6	14	30	414	35	449	10·8	33	.	35	0·9	449	35	484	11·7
Oestliche . . .	87	6	93	10·4	.	42	127	.	127	14·3	7	1	8	0·9	134	1	135	15·2
Zusammen.	627	161	788	11·2	46	187	836	90	926	13·1	86	9	95	1·3	922	99	1024	14·4
	i m J a h r e 1 8 5 6																	
Südliche . . .	540	157	697	11·3	46	168	733	90	823	13·3	80	8	88	1·4	813	98	911	14·7
Oestliche . . .	189	8	197	7·4	.	148	209	87	296	11·1	2	47	49	1·8	211	134	345	12·9
Zusammen.	729	165	894	10·1	46	316	942	177	1119	12·7	82	55	137	1·5	1024	232	1256	14·2

Im Jahre 1855 waren, wie aus der obigen Darstellung ersichtlich ist, alle Bahnen in ziemlich gleichem Maasse mit Wächter-Wohnungen versehen.

Im Jahre 1856 behauptete in dieser Beziehung die südliche Staatsbahn den Vorrang vor der östlichen.

Auf der letzteren Bahn haben sich übrigens diese Verhältnisse in Vergleichung mit den Angaben für das Jahr 1854 in Folge der Erbauung von neuen Wächter- und Signal-Häusern bedeutend gebessert.

Von der Gesamtzahl der vorhandenen Wächter hatten im Jahr 1855	
auf der südlichen Bahn, Section I, Quartier oder ein Quartier-Geld	71·4 Percent,
„ „ „ „ „ II, „ „ „ „	93·8 „
„ „ östlichen „ „ „ „ „	68·9 „
keines von beiden jedoch auf der südlichen, Section I	28·6 „
„ „ „ „ „ „ „ II	6·2 „
„ „ „ „ „ „ „ östlichen Bahn	31·1 „

und im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn Quartier oder ein Quartier-Geld	81·6 Percent,
„ „ östlichen „ „ „ „ „	57·1 „
keines von beiden jedoch auf der südlichen Bahn	18·4 „
„ „ „ „ „ „ „ östlichen „	42·9 „

Wie aus der obigen Darstellung hervorgeht, war die Zahl der den Stations-Dienst versehenen, der für den eigentlichen Bahn- und Verkehrs-Dienst bestimmten Wächter und in Folge dessen auch die Gesamtzahl der Wächter im Jahre 1855 auf der südlichen Staatsbahn, II. Section, wo nur 0·9 Percent für die erstere Abtheilung der Wächter, 10·8 für die zweite und endlich 11·7 von der Gesamtzahl auf die Bahnmeile entfallen, kleiner als auf der südlichen, Section I, und mit Ausnahme des erstgenannten Verhältnisses auch kleiner als auf der östlichen Staatsbahn.

Im Jahre 1856 entsprachen auf der östlichen Bahn von den für den Stations-Dienst bestimmten Wächtern 1·8 einer Bahnmeile, während von diesen bei der südlichen Staatsbahn nur 1·4 auf eine Bahnmeile entfielen. Im Uebrigen zeigte aber die südliche sowohl in Betreff der mit Wohnungen oder mit Quartier-Geld versehenen Wächter, als auch in Betreff der Zahl der verwendeten Wächter grössere Verhältnisse als die östliche Staatsbahn. Die näheren Daten hierüber sind der letztangeführten Tabelle zu entnehmen.

Von der Gesamtzahl der Wächter waren angestellt

im Jahre 1855 auf der südlichen Staatsbahn, Section I	84·3 Percent,
„ „ „ „ „ „ „ II	92·8 „
„ „ „ „ „ „ „ östlichen „	99·3 „
im Jahre 1856 auf der südlichen Staatsbahn	89·2 „
„ „ „ „ „ „ „ östlichen „	61·2 „

Die einzelnen Bahnen lieferten folgende Verhältnisse:

Auf nachbenannten Bahnen	waren Wohnungen																	
	vorhanden				angewiesen an				als Natural-Quartier angewiesen für				gegen Zinszahlung überlassen an					
	in Bahngeländen		in fremden Gebäuden		Zusammen		Beamte		mindere Diener		Beamte		mindere Diener		Beamte		mindere Diener	
	in der Zahl	gemietet in fremden Gebäuden	in der Zahl	auf eine Bahnmeile	in der Zahl	auf eine Bahnmeile	in der Zahl	auf eine Bahnmeile	in der Zahl	auf eine Bahnmeile	in der Zahl	auf eine Bahnmeile	in der Zahl	auf eine Bahnmeile	in der Zahl	auf eine Bahnmeile	in der Zahl	auf eine Bahnmeile
	im Jahre 1855																	
Südliche { Sect. I	109	100	209	10·3	142	7·1	67	3·3	142	7·1	67	3·3	.	.	.	.	.	.
Südliche { Sect. II	188	63	251	6·4	111	2·7	140	3·4	75	1·8	126	3·1	36	0·9	14	0·3	.	.
Oestliche . . .	33	2	35	3·9	19	2·1	16	1·8	19	2·1	16	1·8	.	.	.	.	.	.
Zusammen .	330	165	495	7·0	272	3·9	223	3·1	236	3·4	209	2·9	36	0·5	14	0·2	.	.
	im Jahre 1856																	
Südliche . . .	299	163	462	7·5	255	4·1	207	3·4	219	3·5	193	3·2	36	0·6	14	0·2	.	.
Oestliche . . .	73	14	87	3·3	43	1·6	44	1·7	43	1·6	44	1·7	.	.	.	.	.	.
Zusammen .	372	177	549	6·2	298	3·4	251	2·8	262	3·0	237	2·7	36	0·4	14	0·1	.	.

Aus dieser Darstellung wird ersichtlich, dass die südliche Staatsbahn im Jahre 1855 und 1856 in Bezug auf die für Beamte oder mindere Diener angewiesenen Wohnungen, seien solche als Natural-Quartier oder gegen Zinszahlung den Bediensteten überlassen, bei Weitem den Vorrang vor der östlichen Staatsbahn behauptete; im Jahre 1855 entfielen jedoch bei der östlichen Staatsbahn von den Beamten, welchen ein Natural-Quartier angewiesen war, 2·1 auf die Bahnmeile, während diese Verhältnisszahl bei der südlichen Staatsbahn, II. Section, nur 1·8 betrug.

Auf der südlichen Staatsbahn stand mithin im Ganzen in beiden Jahren eine verhältnissmässig grössere Zahl von Bediensteten entweder im Genusse einer ärarischen Wohnung oder einer Quartier-Geldentschädigung als auf der östlichen Bahn.

Hierauf übte jedoch auch der Umstand einen beachtenswerthen Einfluss, dass in der Haupt-Station Wien, wo bis zum Jahre 1856 für die südliche Staatsbahn, Section I, in diesem Jahre aber bereits für die vereinigte südliche Staats-Eisenbahn der Sitz der Betriebs-Direction sich befand, eine grosse Anzahl von Bahn-Bediensteten vereinigt ist, welchen, insoferne sie ihren Amtssitz in Wien haben, normalmässig ein Quartier-Geld gebührt.

In Bahngeländen vorhandene Wohnungen wurden nur auf der Strecke von Mürrzuschlag bis Laibach an Bahnbedienstete gegen Zinszahlung überlassen.

b. Herstellungen in den Jahren 1855 und 1856.

Ausser den gewöhnlichen Reparaturen, welche der Gebäude-Erhaltung halber vorgenommen werden mussten, und anderen kleineren Arbeiten wurden nachfolgende Herstellungen von grösserer Bedeutung vorgenommen.

Südliche Staatsbahn, I. Section, im Jahre 1855.

Der bereits im Verwaltungs-Berichte 1854 erwähnte Bau einer Wasserleitung zwischen Wien und Meidling wurde vollendet, behufs der Speisung derselben mit Wasser ein neues Brunnenhaus in Meidling erbaut und in demselben eine Dampf-Pumpe mit zwei hölzernen Reservoirs aufgestellt, welche mit dem Wasserkrahne und dem alten Brunnenhause durch gusseiserne Röhren verbunden wurden.

Bei Gelegenheit der Reconstruction des Oberbaues in der Station Meidling wurde das durch die dortige Personen-Halle führende zweite Bahngeleise beseitigt.

Die Zahl der grossen Auf- und Ablade-Rampen mit Perrons wurde durch Errichtung einer 20 Klafter langen und 2 Klafter breiten hölzernen Lagerbühne in der Station Liesing vermehrt.

Im Vestibul der Wiener Personen-Halle musste der bereits schadhafte hölzerne Oberboden neu hergestellt werden und in den Stations-Gebäuden zu Wien, Meidling und Baden wurden viele verfaulte Dippelbäume ausgewechselt. An das Stations-Gebäude zu Gumpoldskirchen wurde ein Vordach angebaut. In der Station Baden wurde zur Reinigung der Laternen und Lampen, dann zur Aufbewahrung der hierzu nöthigen Materialien und Requisiten eine Hütte hergestellt.

Der im Jahre 1854 in der Station Mürzzuschlag begonnene Bau eines grossen Kohlen-Magazins wurde vollendet. Im Hoftracte des Beamten - Wohngebäudes in Mürzzuschlag, gewöhnlich Huber'sches Haus genannt, wurden durch die Ausführung entsprechender Arbeiten 4 kleinere Wohnungen für Diener und 2 Casernen für Bahnhof-Arbeiter hergerichtet.

Südliche Staatsbahn, II. Section, im Jahre 1855.

Das in der Station Krieglach bestandene hölzerne Kohlen-Magazin wurde umgebaut, mit einer Untermauerung aus Bruchsteinen versehen und derart umgestaltet, dass im Souterrain Räumlichkeiten zur Aufbewahrung von Materialien für den Oberbau und zu anderen Zwecken gewonnen wurden.

In der Station Marein wurde ein provisorisches Waaren-Magazin mit 6 Klaftern Länge und 2 Klaftern Breite hergestellt.

In den Strecken zwischen Marein und Kapfenberg wurde eine, ferner zwischen Pernegg und Frohnleiten wurden zwei der bestandenen hölzernen Signal-Hütten abgetragen und dafür gemauerte Wächterhäuser aufgeführt.

In der Station Bruck wurden die für Reisende bestandenen hölzernen Aborte beseitigt, und dagegen gemauerte an die dortige Personen-Halle angebaut.

In der Station Mixnitz wurde das 14 Klafter lange und 3 Klafter 5 Fuss breite, hölzerne Kohlen-Magazin untermauert, wodurch im Souterrain 3 Räumlichkeiten zur Aufbewahrung verschiedener Materialien gewonnen wurden.

Zum Behufe der Vergrößerung der Amts-Localitäten und der Beamten-Wohnung und zur Unterbringung eines Bahnwächters wurde an dem Stations-Gebäude zu Frohnleiten ein Zubau ausgeführt; ferner wurde in dieser Station ein 6 Klafter langes, 2 Klafter breites provisorisches Waaren-Magazin aufgestellt.

In der Station Gratz wurde zunächst dem südlichen Bahnhof-Thore ein gemauertes Signal-Haus und zunächst dem kleinen Wasser-Stations-Gebäude ein gemauertes Feuerlösch-Requisiten-Depôt erbaut; auch wurde in dieser Station die bestandene hölzerne Equipagen-Auflade-Rampe abgetragen und durch eine neue, 6 Klafter lange und 1 Klafter 5 Fuss breite, gemauerte Rampe ersetzt.

In den Stationen Wildon, Spielfeld und Pragerhof wurden hölzerne Kohlen-Magazine, je 15 Klafter lang und 4 Klafter breit, aufgestellt.

In der Station Spielfeld wurden, wie im Jahre 1854, entbehrliche Werkstätten-Localitäten zu Wohnungen für Diener umgestaltet, und nebstdem 2 Casernen für Locomotiv-Führer und Stations-Arbeiter hergerichtet.

Ebenso wurden die in der Station Pragerhof entbehrlichen Werkstätten-Localitäten zu Führer- und Heizer-Casernen adaptirt.

Das alte provisorische Frachten-Magazin in der Station Kranichsfeld wurde durch einen 17 Klafter langen, gemauerten Zubau verlängert.

In der Strecke von Wildon bis Cilli wurden 8 hölzerne Signal-Hütten beseitigt, und an deren Stelle gemauerte Wächterhäuser erbaut.

Wegen Mangels an Wasser zum Speisen der Locomotive wurde in der Station Ponigl von dem nahen Bache eine 24 Klafter lange Wasserleitung in das dortige Heizhaus hergestellt.

Oestliche Staatsbahn, im Jahre 1855.

In der Station Krakau wurde ein Heizhaus gebaut, welches entweder 9 Locomotiven sammt Tendern oder 12 Tender-Maschinen Raum gewähren kann.

Der Bau der Wächterhäuser zwischen Krakau und Trzebinia wurde in Angriff genommen, und es wurden 12 einfache Wächterhäuser bereits im Jahre 1855 bewohnbar hergestellt. Dadurch wurde es möglich, 12 früher bestandene hölzerne Hütten, welche bisher theilweise zur einstweiligen Unterkunft der Wächter gedient hatten, ausser Gebrauch zu setzen. In den Berichten der vorausgegangenen Jahre ist von diesen Buden keine Erwähnung gemacht worden. In der vorliegenden Uebersicht III wurden jedoch die noch vorhandenen Gebäude dieser Art als Signal-Häuser aufgeführt.

Südliche Staatsbahn, im Jahre 1856.

Der Bau eines dritten Stockwerkes auf das Administrations-Gebäude des Wiener Stations-Platzes wurde begonnen und auch grösstentheils vollendet; die hierdurch gewonnenen Natural-Wohnungen konnten jedoch im Jahre 1856 noch nicht bezogen

werden. Auf der Wiener Wasser-Station wurden die früher getrennt stehenden und für den Bedarf viel zu kleinen 3 Heizhäuser durch Zubau vereinigt, so dass dieselben gegenwärtig ein einziges grosses Heizhaus bilden. Ausserdem wurden auf dem Wiener Stations-Platze 2 kleine Magazine, welche zur Aufbewahrung von Schmier- und Beleuchtungs-Materialien und als Kanzlei für die Heizhausleitung zu dienen haben, aus Riegelwänden erbaut.

In der Station Laxenburg wurde eine provisorische Kohlenrutsche errichtet.

In den Stationen Wien, Meidling, Mödling und Mattersdorf wurden grössere Umstellungen von Wohn- und Kanzlei-Localitäten vorgenommen, um für die Zukunft eine grössere Anzahl von Beamten und Dienern in Natural-Wohnungen unterzubringen und zweckmässigere Expedit-Localitäten zu gewinnen.

An die Aufnahms-Gebäude der Stationen Liesing und Vöslau, deren Wartesäle eine ziemlich beschränkte Räumlichkeit darbieten, wurden Vordächer angebaut, um es während der Sommerszeit dem Publicum möglich zu machen, die Ankunft der Züge im Freien abzuwarten.

In der Station Brunn wurde das bestandene Casse-Local wegen nothwendiger Aufstellung eines Telegraphen-Apparates um 2 Klafter verlängert.

Das ebenerdige Stations-Gebäude in Gumpoldskirchen wurde durch Aufbau eines Stockwerkes erhöht, und zu ebener Erde ein Casse-Local und Wartezimmer hergerichtet. Durch diese Umstellungen wurden Räumlichkeiten für eine Beamten- und eine Wächter-Wohnung gewonnen.

Da die in der Station Baden verfügbare Wassermenge namentlich zur Sommerszeit bei dem auf der Strecke Wien—Baden ausserordentlich lebhaften Personen-Verkehre zum Speisen der Locomotive nicht genügte, wurde der Bau einer Wasserleitung begonnen, wodurch das Wasser aus dem nahen Schwechat-Bache in den Brunnen des Wasser-Station-Gebäudes in Baden gebracht werden konnte.

Bei diesem Anlasse wurde auch ein gemauerter Wasserkasten errichtet und eine 120 Klafter lange gusseiserne Röhrenleitung gelegt.

In der Station Leobersdorf wurde die ebenerdige Wächterwohnung zur Expedit-Kanzlei adaptirt, und das frühere Casse-Local als Telegraphen-Bureau eingerichtet.

Das Stations-Gebäude in St. Egyden wurde durch einen ebenerdigen Zubau vergrössert und dadurch ein passendes Wartezimmer, ein Casse-Local und eine Wohnung für den Stations-Beamten verfügbar gemacht.

In der Station Payerbach wurde der Kellerraum eingedeckt, eine hölzerne Tabak-Bude errichtet, und die Lagerbühne am Waaren-Magazin vergrössert.

Auf der Semmeringer Bahnstrecke wurden mehrere Signal-Häuser, welche ursprünglich aus Holz hergestellt worden waren, mit Ziegeln aufgemauert.

Bei dem provisorischen Pfarrhause in der kalten Rinne am Semmering wurden ein Keller und ein Brunnen gegraben.

Bei einem Wächterhause am Semmering wurde eine 60 Klafter lange Wasserleitung mit hölzernen Röhren hergestellt, um den dortigen Bahnwächter mit dem nöthigen Trinkwasser zu versehen.

Zur Verhinderung der Eisbildung im Innern des Semmeringer Haupt-Tunnels wurden hölzerne Thore an den beiden Enden dieses Tunnels angebracht.

Ein in unmittelbarer Nähe der Station Spital gelegenes beim Baue der Semmering-Bahn eingelöstes Bauernhaus wurde zu einer Wächterwohnung und Caserne für die Stations-Arbeiter hergerichtet.

In der Station Mürzzuschlag wurde ein 32 Klafter langer und 4 Klafter breiter Holzschoppen zur angemessenen Aufbewahrung von Werkhölzern gebaut, zur Entwässerung der grossen Drehscheibe eine gemauerte Sickergrube mit Abzugs-Canälen hergestellt, und das alte kleine Kohlen-Magazin in eine Wächterwohnung und Conducteurs-Caserne umgestaltet.

In der Station Bruck wurde das Waaren-Magazin auf 27 Klafter Länge mit einer hölzernen Vorbühne und einem mit Eisenblech gedeckten Vordache versehen.

Zunächst der Station Stübing musste das bestandene hölzerne Mühlbach-Gerinne eines Privaten umgelegt, und aus Steinmauerwerk neu hergestellt werden.

Am nördlichen Ende des Stations-Platzes in Gratz wurde zu militärischen Versendungen eine 40 Klafter lange gemauerte Auflade-Rampe hergestellt.

In der Strecke Kindberg—Marein wurden 2 hölzerne Signal-Häuser abgetragen und durch gemauerte ersetzt.

In der Station Wildon wurde eine neue Brückenwage erbaut, und an derselben ein hölzernes Waghäuschen aufgestellt.

In der Strecke von Kranichsfeld bis Store wurden 5 hölzerne Signal-Häuser abgetragen und durch gemauerte ersetzt.

Die Station Store wurde an der Stelle des früheren Wächterhauses Nr. 215 errichtet und das Stations-Haus durch die dortige Gewerkschaft erbaut.

Zunächst der Ponovizher Ausweiche wurden 2 neue gemauerte Wächter-Schilderhäuser errichtet.

In der Station Laase wurde ein 6 Klafter langes und 3 Klafter breites provisorisches Güter-Magazin erbaut.

Oestliche Staatsbahn im Jahre 1856.

Im Nachfolgenden ist bloss von jenen Herstellungen die Rede, welche auf der bereits im vorausgegangenen Jahre in Betrieb gestandenen Strecke vorgenommen wurden.

In Krzeszowice wurde die Wagen-Remise zu einer Lakirerei umgestaltet.

In Krakau wurde ein drittes Heizhaus für 9 Locomotive sammt Tender und in Trzebinia eines für 6 Locomotive erbaut.

In der Station Krakau wurde eine zweite Anstalt zum Wassernehmen hergerichtet.

In der Station Krzeszowice wurde die Handpumpe der Wasser-Station durch eine Dampfpumpe ersetzt und das dort befindliche Wasser-Stations-Gebäude um ein Stockwerk erhöht, damit der Wasserdruck aus den Reservoirs kräftiger wirke. Ferner wurde aus dem nahen Bache eine unterirdische Röhrenleitung in den seichten Stations-Brunnen angelegt, um diesen mit einem reichlichen Wasserzuflusse zu versehen.

In der Station Trzebinia wurde das bestehende Gebäude der Wasser-Station, welches mit Handpumpen versehen war, abgetragen und durch ein anderes ersetzt, welches mit dem neuen Heizhause in Verbindung steht und mit einer Dampfmaschine ausgestattet ist.

In der Station Zabierzów wurde eine provisorische Wasser-Station mit gewöhnlichen hölzernen Saugpumpen und ohne Vorwärmer errichtet. Das definitive Wasser-Station-Gebäude, welches eine Dampfmaschine erhalten wird, ist jedoch bereits im Baue begriffen.

Die hölzerne Auf- und Ablade-Rampe der Station Krakau ist aus Anlass der Erweiterung des Stations-Platzes abgetragen worden.

Der Rest der Wächterbuden zwischen Krakau und Trzebinia, von deren Bestimmung bereits oben bei Aufzählung der Herstellungen im Jahre 1855 Erwähnung geschah, wurde beseitigt und durch gemauerte Wächterhäuser ersetzt. Die gleiche Arbeit wurde für die Strecke Trzebinia-Szczakowa in Angriff genommen. Im Jahre 1856 wurden 20 Wächterhäuser neu erbaut und dadurch 38 Wächterbuden des früheren Bestandes entbehrlich gemacht.

Uebersicht IV der Fahrbetriebs-Mittel auf den im Aerarial-Betriebe zu Ende der Jahre

Benennung der Staatsbahnen	Bahnlänge, für welche die Fahrmitel benützt wurden	Locomotive											Zusammen	
		mit 3 Räderpaaren					mit 4 Räderpaaren				mit 5 Räderpaaren			
		0	I.	II.	III.	IV.	II.	III.	Preis- Locomotive für den Semmering	III.	IV.	V.		
		Kategorie					Kategorie			Kategorie				
Z a h l														
i m J a h r e 1 8 5 5														
Südliche	Sect. I	22½	6	16	3	15	4	.	14	4	.	2	26	90
		41½	.	.	13	.	.	26	60	.	.	.	.	99
Oestliche		9½	.	4	2	5	.	.	.	.	.	12	.	23
Zusammen		73½	6	20	18	20	4	26	74	4	.	14	26	212
i m J a h r e 1 8 5 6														
Südliche		64	6	12	13	15	4	26	77	4	11	7	34	209
Oestliche		28	.	8	5	4	.	.	.	.	7	12	.	36
Zusammen		92	6	20	18	19	4	26	77	4	18	19	34	245

Durch die obige Darstellung der Neubauten und Adaptirungen, welche auf den schon seit mehreren Jahren im Betriebe stehenden Strecken der östlichen Staatsbahn vorgenommen worden sind, wird aber die bedeutende Erweiterung der das Jahr 1856 betreffenden Angaben der Uebersicht III noch immer nicht genügend erklärt; dieselbe hat vielmehr ihren Grund auch in der Ausdehnung des Betriebes auf die neu erbauten Strecken der östlichen Staatsbahn Oswieçim-Trzebinia und Krakau-Dębica.

II. Betriebs-Einrichtungen.

Fahrbetriebs-Mittel.

a. Stand derselben.

Die nachfolgende Uebersicht IV weist den Stand der Fahrbetriebs-Mittel aus, und zwar: der Locomotive nach den Kategorien und nach der Zahl der Räderpaare, der Tender, der Personen- und Last-Wagen nach der Zahl ihrer Achsen, endlich der Schneepflüge.

stehenden kaiserl. königl. österreichischen Staats-Eisenbahnen 1855 und 1856.

Tender			Personen-Wagen					Lastwagen					Schneepflüge
mit 2	mit 3	Zusammen	mit 2	mit 3	mit 4	Zusammen	mit 2	mit 3	mit 4	Zusammen	mit Achsen		
Räderpaare			Achsen				mit Achsen	Achsen					
Z a h l													
i m J a h r e 1 8 5 5													
28	36	64	.	5	185	190	755	111	9	354	474	1.665	14
73	14	87	.	.	103	103	412	272	.	601	873	2.948	17
2	9	11	4	32	.	36	104	187	57	88	332	897	2
103	59	162	4	37	288	329	1.271	570	66	1.043	1.679	5.510	33
i m J a h r e 1 8 5 6													
94	53	147	.	5	309	314	1.251	711	13	955	1.679	5.281	31
9	8	17	4	38	.	42	122	310	57	88	455	1.143	4
103	61	164	4	43	309	356	1.373	1.021	70	1.043	2.134	6.424	35

Die am Schlusse des gegenwärtigen Verwaltungs-Berichtes folgende Beilage zu vorstehender Uebersicht liefert eine Nachweisung über nähere Details der Fahrbetriebs-Mittel für das Jahr 1856, gibt die Benennung, die Zeit und den Ort der Erzeugung der Locomotive an, und bezeichnet endlich die für die Leistungsfähigkeit maassgebenden Hauptbestandtheile derselben. Die Tender sind in jenem Anhange nach ihren Räderpaaren und dem Erzeugungsorte, die Personen- und Lastwagen nach ihrer Eintheilung, Achsenzahl und dem Jahre ihrer Erbauung aufgeführt, wobei bemerkt wird, dass das Jahr der Erzeugung und der Ablieferung der Fahrbetriebs-Mittel meistens zusammenfällt.

Locomotive besaßen die Staatsbahnen zusammen
 am Ende des Jahres 1855 Stück 212, und auf eine Bahnmeile entfielen 2·9
 „ „ „ „ 1856 „ 245, „ „ „ „ „ 2·7

Dieser Vergleichung der Locomotiv-Zahl mit der Bahnlänge ist, wie es auch im Folgenden geschehen wird, das tarifmässige, von dem wirklichen ohnedies nur unbedeutend abweichende Meilen-Ausmaass zu Grunde gelegt worden, um dadurch die Zifferansätze zum Gebrauche bei den Betrachtungen über die Betriebs-Ergebnisse geeignet zu machen.

In Betreff des Verhältnisses der Locomotiv-Anzahl zur Bahnlänge bestanden auf den einzelnen Bahnen folgende Verhältnisse.

südlichen Staatsbahn, Sect. I,	90 Locomotive vorhanden,	es entfielen	4·0	} Stück auf eine Bahn- meile; auf eine Bahn- meile;
„ „ „ „ II,	99 „ „ „ „	„ „ „ „	2·4	
östlichen „ „	23 „ „ „ „	„ „ „ „	2·4	
„ „ „ „ II,	99 „ „ „ „	„ „ „ „	2·4	
östlichen „ „	23 „ „ „ „	„ „ „ „	2·4	

im Jahre 1856 waren auf der
 südlichen Staatsbahn 209 Locomotive vorhanden, es entfielen 3·3 } Stück auf eine
 östlichen „ 36 „ „ „ „ 1·3 } Bahnmeile.

Der grösste relative Vorrath an Locomotiven fand sich daher bei der südlichen Staatsbahn, Section I, im Jahre 1855.

Dass die östliche Staatsbahn im Jahre 1855 reichlicher mit Locomotiven dotirt erscheint als im Jahre 1856, kömmt daher, weil bereits in dem erstgenannten Jahre in Folge der voraussichtlichen Eröffnung der neugebauten Strecken, welche im Jahre 1856 dem Betriebe übergeben wurden, die Lieferung von Locomotiven für die östliche Staatsbahn begonnen hatte.

Bezüglich des Locomotiv-Standes der östlichen Staatsbahn ist noch zu bemerken, dass auf derselben gegen Ende des Jahres 1856, ausser den dieser Bahn eigenthümlichen, 3 Locomotive der k. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in Verwendung standen, welche jedoch, ihrer bloss aushilfsweisen Benützung halber, nicht in den Locomotiv-Stand der östlichen Staatsbahn aufgenommen worden sind.

Ueber die Constructions-Art der auf den Staatsbahnen vorkommenden Locomotive wurde bereits in den zwei vorausgegangenen Verwaltungs-Berichten das Wichtigste angeführt.

In den Jahren 1855 und 1856 wurden nach Engerth's Systeme erbaute Tender-Maschinen nicht bloss auf der Semmering-Bahn, sondern auch auf anderen Strecken der Staatsbahnen benützt.

Alle diese Maschinen haben 5 Räderpaare, und es gilt von allen in Bezug auf ihre Construction das im vorausgegangenen Berichte von den nach dem Engerth'schen Systeme ausgeführten Berg-Maschinen Gesagte; jedoch haben jene Tender-Maschinen, welche nicht auf Gebirgsbahnen in Verwendung kommen, eine geringere Feuerfläche und ein kleineres Gewicht auf den Triebrädern als die eigentlichen Berg-Maschinen.

Da die Eintheilung der Locomotive in Kategorien sich auf das Maass ihrer Leistungsfähigkeit gründet, so zerfallen auch die Tender-Locomotive in mehrere Kategorien, wie aus der Uebersicht IV ersichtlich ist. Im Jahre 1854 kam bloss eine Gattung der nach Engerth's Systeme erbauten Locomotive vor; dieselbe wurde im vorliegenden Verwaltungs-Berichte als fünfte Kategorie aufgeführt.

Abgesehen von dem absolut zweckmässigsten Verhältnisse der Belastung und der Fahrgeschwindigkeit, je nach der constructiven Einrichtung und nach dem Zwecke der Verwendung, befördert auf horizontaler Bahn eine Locomotive der

0. Kategorie	3.000 Ctr.	mit der Geschwindigkeit von 4 Meilen in der Stunde,
I.	4.000	" " " " " 4 " " " "
II.	6.000	" " " " " 3 " " " "
III.	8.000	" " " " " 3 " " " "
IV.	13.000	" " " " " 3 " " " "
V.	18.000	" " " " " 3 " " " "

Um eine übersichtliche Vergleichung des Maasses der Leistungsfähigkeit aufzustellen, kann man annehmen, dass der Widerstand der Bewegung auf horizontaler Bahn $\frac{1}{280}$ der Last betrage.

Berechnet man darnach den Bewegungs-Widerstand, welchen die Locomotive der verschiedenen Kategorien zu überwinden haben, in Fusspfunden für die Minute, und nimmt man eine Pferdekraft mit 25.800 Fusspfunden für die Minute an, so ergibt sich, dass eine Locomotive der

0. Kategorie	eine Leistungsfähigkeit besitzt, die 66 Pferdekraften gleichkömmt,
I.	" " " " " 88 " "
II.	" " " " " 100 " "
III.	" " " " " 133 " "
IV.	" " " " " 216 " "
V.	" " " " " 299 " "

Von der Gesamtzahl der bei dem Betriebe in Benützung stehenden Locomotive am Ende der Jahre 1855 und 1856

besaßen je 6	der 0. Kategorie angehörenden	396	Pferdekraften,
" " 20	" I. " "	1.760	"

besaßen je 44 der II. Kategorie angehörenden 4.400 Pferdekräfte,
 „ „ 94 u. 114 „ III. „ „ 12.502 u. 15.162 „
 „ „ 18 „ 23 „ IV. „ „ 3.888 „ 4.968 „
 „ „ 30 „ 38 „ V. „ „ 8.970 „ 11.362 „
 oder für die Jahre 1855 und 1856 alle zusammen . 31.916 „ 38.048 „

Es entfielen im Durchschnitte auf jede Bahnmeile für jedes der beiden Jahre 434·23 und 413·57 Pferdekräfte.

Auf den einzelnen Bahnen berechnete sich die Leistungsfähigkeit der Locomotive, wie folgt:

Auf nachbenannten Bahnen	für die Locomotive der						für alle zu- sammen	durch- schnittlich für 1 Locomotiv	auf eine Bahnmeile
	0	I.	II.	III.	IV.	V.			
	Kategorie								
mit Pferdekräften									
am Ende des Jahres 1855									
Südliche { Sect. I .	396	1.408	300	3.857	1.296	8.970	16.227	180	721·20
{ Sect. II .	.	.	3.900	7.980	.	.	11.880	120	286·27
Oestliche . . . . .	.	352	200	665	2.592	.	3.809	166	400·95
Zusammen	396	1.760	4.400	12.502	3.888	8.970	31.916	151	434·23
am Ende des Jahres 1856									
Südliche	396	1.056	3.900	13.699	2.376	11.362	32.789	157	512·33
Oestliche . . . . .	.	704	500	4.463	2.592	.	5.259	146	187·83
Zusammen	396	1.760	4.400	15.162	4.968	11.362	38.048	155	413·57

Im Jahre 1855 hatte die I. Section der südlichen Staatsbahn und im Jahre 1856 die vereinigte südliche Staatsbahn die stärksten Maschinen, wofür der auf der Semmering-Bahn eingeführte Gebrauch von Gebirgs-Locomotiven den Ausschlag gibt.

Was endlich die auf eine Bahnmeile entfallende Leistungsfähigkeit der Locomotive anbelangt, so behauptet die südliche Staatsbahn, I. Section, bei Weitem den Vorrang vor den anderen Bahnen, da sie des lebhaften Verkehrs wegen und aus Anlass der Schwierigkeiten des Betriebes auf dem Semmering in ausgiebigem Maasse mit Locomotiven entsprechender Leistungsfähigkeit ausgestattet ist.

Ueber den Erzeugungsort der Locomotive gibt nachstehende Darstellung Aufschluss.

Erzeugt wurden	mit Ende des Jahres	
	1855	1856
	vorhandene Locomotive	
A. Im Inlande, und zwar:		
in der Fabrik der Wien-Raaber Bahn in Wien	130	133
„ „ „ des W. Günther in Wiener-Neustadt	7	38
Zusammen wurden im Inlande erzeugt . . .	137	171
B. Im Auslande, und zwar:		
in der Fabrik des W. Norris in Philadelphia	24	24
„ „ „ „ J. Cockerill in Seraing	17	17
„ „ „ „ E. Kessler in Karlsruhe	10	10
„ „ „ „ A. Borsig in Berlin	8	8
„ „ „ „ Sharp & Comp. in Manchester	6	6
„ „ „ „ R. Stephenson in Newcastle	5	5
„ „ „ „ J. Meyer in Mühlhausen	2	2
„ „ „ „ J. v. Maffei in München	2	1
„ „ „ „ Hawthorn in Newcastle	1	1
Zusammen wurden im Auslande erzeugt . . .	75	74

In Bezug auf die einzelnen Bahnen ergeben sich in dieser Beziehung folgende Verhältnisse:

Es entfielen auf nachbenannte Bahnen	von den im Inlande		von den im Auslande		
	mit Ende der Jahre				
	1855	1856	1855	1856	
	erzeugten Locomotiven				
auf die südliche Staatsbahn {	Section I . . .	48	} 150	42	} 59
	Section II . . .	77		22	
„ „ östliche „	12	21	11	15	
auf alle Bahnen zusammen . . .	137	171	75	74	

Tender waren vorhanden auf allen Bahnen zusammen mit Ende des Jahres
 1855 162 Stück,
 mit Ende des Jahres 1856 164 „

Um jedoch zwischen der Zahl der Tender und der Locomotive eine Vergleichung anstellen zu können, müssen auch die auf den Tender-Locomotiven nach Engerth's Systeme so wie auf der Preis-Locomotive Neustadt vorhandenen Behälter, welche zur Aufnahme des Brennstoffes und des Wassers bestimmt sind und vollkommen den Zweck der Tender erfüllen, in die Gesamtzahl der Tender einbezogen werden. Hierdurch wird die oben angegebene Stückzahl der Tender

	1855	1856
auf	203	236

gebracht.

Somit entfielen im Durchschnitte auf eine Bahnmeile Stück . . . 2·8 2·6
und die Zahl der Tender ist um 4·25 3·68
Procente kleiner als die Gesamtzahl der Locomotive.

Auf den einzelnen Bahnen waren Tender vorhanden und zwar im Jahre 1855 auf der

südlichen Staatsbahn, Section I, 93, also um 3·33% mehr als Locomotive,	
„ „ „ II, 87 „ „ 12·12% weniger „ „	
östlichen „ . . . 23 „ eben so viel . . . „ „	

ferner im Jahre 1856 auf der

südlichen Staatsbahn . . . 200, also um 4·31% weniger als Locomotive,	
östlichen „ . . . 36 „ eben so viel . . . „ „	

wobei die obenerwähnten auf den Tender-Maschinen vorhandenen Behälter in der angegebenen Stückzahl der Tender inbegriffen sind.

Der auf den Tendern vorhandene Raum für Brennstoff und Wasser ist verschieden. Die vierrädrigen Tender fassen bis zu 170 Cub.-Fuss, die sechsrädrigen bis zu 240 Cub.-Fuss Wasser, und eben so gross ist auf jeder Tender-Gattung der Raum für Brennstoff. Die Tender-Locomotive nach Engerth's Systeme können 180 Cub.-Fuss Wasser aufnehmen und besitzen einen Raum für 90 Centner Brennholz.

Von den Schlepp-Tendern waren im Jahre 1855 63·58 Percent mit 2, 36·42 Percent mit 3, im Jahre 1856 62·80 Percent mit 2, 37·20 Percent mit 3 Räderpaaren versehen.

Auf den einzelnen Bahnen stellen sich diese Verhältnisse dar, wie folgt: im Jahre 1855 auf der

südlichen, Section I, waren versehen mit 2 Räderpaaren 43·75%, mit 3 56·25%	
„ „ II „ „ „ 2 „ 83·91 „ „ 3 16·09 „	
östlichen „ „ „ 2 „ 18·18 „ „ 3 81·82 „	

im Jahre 1856 waren versehen auf der

südlichen Staatsbahn 63·95% mit 2 Räderpaaren, 36·05% mit 3 Räderpaaren,	
östlichen „ 52·94 „ „ 2 „ 47·06 „ „ 3 „	

Ueber den Erzeugungsort der Tender gibt nachstehende Darstellung Auskunft.

Erzeugt wurden	die mit Ende des Jahres	
	1855	1856
	vorhandenen Tender in der Zahl von Stücken	
A. Im Inlande, und zwar:		
in der Fabrik der Wien-Raaber Bahn in Wien	89	89
„ „ „ am Tabor in Wien	32	32
„ „ „ des V. Priek in Wien	1	3
„ „ „ der Gläubiger von W. Norris in Wien	7	7
Zusammen wurden im Inlande erzeugt	129	131
B. Im Auslande, und zwar:		
in der Fabrik des W. Norris in Philadelphia	11	11
„ „ „ „ A. Borsig in Berlin	8	8
„ „ „ „ Sharp & Comp. in Manchester	5	5
„ „ „ „ Stephenson in Newcastle	5	5
„ „ „ „ J. Cockerill in Seraing	2	2
„ „ „ „ Hawthorn in Newcastle	1	1
„ „ „ „ J. v. Maffei in München	1	1
Zusammen wurden im Auslande erzeugt	33	33
Von den im Inlande erzeugten Tendern entfielen		
auf die südliche Bahn { Section I	50	} 128
„ „ „ „ Section II	77	
„ „ östliche Staatsbahn	2	3
Von den im Auslande erzeugten Tendern kamen		
auf die südliche Bahn { Section I	14	} 19
„ „ „ „ Section II	10	
„ „ östliche Staatsbahn	9	14

Auf allen Staatsbahnen waren am Ende des Jahres

1855	vorhanden Personen-Wagen	329	mit 1.271 Achsen,
„	„ Lastwagen	1.679	„ 5.510 „
1856	„ Personen-Wagen	356	„ 1.373 „
„	„ Lastwagen	2.134	„ 6.424 „

Im Durchschnitte entfielen auf eine Bahnmeile im Jahre

1855	Personen-Wagen	4·48	mit 17·29 Achsen,
„	Lastwagen	22·84	„ 74·97 „
1856	Personen-Wagen	3·87	„ 14·92 „
„	Lastwagen	23·20	„ 69·83 „

Die einzelnen Bahnen geben folgende Verhältnisse:

Personen - Wagen.

Auf nachbenannten Bahnen	waren vorhanden		entfielen auf eine Bahnmeile	
	Stück	mit der Achsenzahl	Stück	mit der Achsenzahl
	mit Ende des Jahres 1855			
Südliche { Section I	190	755	8·44	33·56
{ Section II	103	412	2·48	9·93
Oestliche	36	104	3·79	10·95
	mit Ende des Jahres 1856			
Südliche	314	1.251	4·91	19·55
Oestliche	42	122	1·50	4·36

Die südliche Staatsbahn, Section I, war also im Jahre 1855 bei weitem besser als die übrigen Bahnen mit Personen-Wagen ausgerüstet.

Der Stand der Personen-Wagen hat sich auf beiden Sectionen während der Jahre 1854 und 1855, wie aus dem vorausgegangenen Verwaltungs - Berichte ersichtlich ist, höchst unbedeutend verändert.

Lastwagen.

Auf nachbenannten Bahnen	waren vorhanden		entfielen auf eine Bahnmeile	
	Stück	mit der Achsenzahl	Stück	mit der Achsenzahl
	mit Ende des Jahres 1855			
Südliche { Section I	474	1.665	21·07	74·00
{ Section II	873	2.948	21·04	71·03
Oestliche	332	897	34·95	94·42
	mit Ende des Jahres 1856			
Südliche	1.679	5.281	26·23	82·52
Oestliche	455	1.143	16·25	40·82

Im Jahre 1855 waren daher beide Sectionen der südlichen Staats-Eisenbahn in ziemlich gleichem Maasse mit Lastwagen versehen. Es zeigt sich jedoch bei beiden Bahnen eine Vermehrung derselben gegen das Jahr 1854, in welchem bei der südlichen Staatsbahn, Section I, nur 66·53, und bei der Section II nur 68·10 Lastwagen-Achsen auf eine Bahnmeile entfielen.

Vergleicht man weiter die für die Jahre 1855 und 1856 geltenden Angaben über die Personen- und Lastwagen der südlichen Staatsbahn, so ergibt sich ein namhafter Zuwachs von solchen Fahrbetriebs-Mitteln im Jahre 1856, wovon übrigens noch im unten folgenden Abschnitte „Herstellungen und Anschaffungen von Fahrbetriebs-Mitteln im Jahre 1855 und 1856“ die Rede sein wird.

Bei der östlichen Staatsbahn entfielen in den Jahren 1853 und 1854 auf eine Bahnmeile 44·11, im Jahre 1855 94·42 und im Jahre 1856 40·82 Lastwagen-Achsen. Es zeigt sich also im Jahre 1855 ein plötzlicher höchst bedeutender Zuwachs, während im nächstfolgenden Jahre der Lastwagen-Stand, nach der Achsenzahl betrachtet, sogar ein wenig unter die in den Jahren 1853 und 1854 behauptete Höhe zurück-sank. Ein ähnliches Steigen im Jahre 1855 und Zurückgehen im Jahre 1856 tritt bei den Personen-Wagen der östlichen Bahn ein. Diese Erscheinung rührt in beiden Fällen davon her, weil bereits im Jahre 1855 zur Deckung des Bedarfes der neu zu eröffnenden Strecken dieser Bahn namhafte Lieferungen von Wagen erfolgten.

Da übrigens die Höhe des Wagenstandes stets der Grösse des stattfindenden Verkehrs entspricht, so versteht es sich von selbst, dass bei gehöriger Würdigung ausnahmsweiser Verhältnisse die oben gemachten Angaben über die auf eine Bahnmeile entfallenden Wagen-Achsen auch zugleich das Maass des Personen- und Frachtenverkehrs darstellen.

Wie aus der nachfolgenden Uebersicht hervorgeht, beträgt bei allen Bahnen zusammen:

	Ende 1855	Ende 1856
die Zahl der vorhanden gewesenen Personen-Wagen	329	356
die Zahl der in denselben angebrachten Sitzplätze	17.342	18.774
auf 1 Bahnmeile entfielen daher	235·95	204·07
auf 1 Wagen	52·71	52·74
und auf 1 Achse	13·64	13·67

Bei dieser Darstellung wurden die vorhandenen Hof- und Salon-Wagen als mit 16 Sitzplätzen versehen angenommen, obwohl diese Wagen eigentlich nicht in feste Sitzplätze, sondern in zimmerartige Räumlichkeiten abgetheilt werden. Auf den einzelnen Bahnen ergibt sich in dieser Beziehung Folgendes:

Sitzplätze in Personen-Wagen.

Auf nachbenannten Bahnen	waren Sitzplätze vorhanden im Ganzen	und entfielen auf			
		1 Bahnmeile	1 Wagen	1 Achse	
in der Zahl					
mit Ende des Jahres 1855					
Südliche {	Section I	9.972	443·20	52·48	13·21
	Section II	5.524	133·41	53·63	13·41
Oestliche	1.846	194·32	51·28	17·75	
Auf allen Bahnen zusammen .	17.342	235·95	52·71	13·64	

Auf nachbenannten Bahnen	waren Sitzplätze vorhanden im Ganzen	und entfielen auf		
		1 Bahnmeile	1 Wagen	1 Achse
		in der Zahl		
mit Ende des Jahres 1856				
Südliche	16.716	261·49	53·24	43·36
Oestliche	2.058	73·50	49·00	16·87
Auf beiden Bahnen zusammen .	18.774	204·07	52·74	13·67

Auf allen Bahnen zusammen waren:	1855	zu Ende 1856
Lastwagen vorhanden in der Zahl	1.679	2.134
Ihre Ladungsfähigkeit betrug Centner	274.345	355.650
Davon entfielen auf 1 Bahnmeile Centner	3.732·58	3.865·76
„ „ „ 1 Wagen „	163·40	166·59
„ „ „ 1 Achse „	49·79	55·36

Auf den einzelnen Bahnen ergeben sich folgende Verhältnisse:

Ladungsfähigkeit der Lastwagen.

Auf nachbenannten Bahnen	war Ladungsfähigkeit vorhanden im Ganzen	und entfiel auf			
		1 Bahnmeile	1 Wagen	1 Achse	
		in Centnern			
am Ende des Jahres 1855					
Südliche {	Section I	79.340	3.526·22	167·38	47·65
	Section II	145.240	3.499·76	166·36	46·28
Oestliche	49.765	5.238·42	149·89	55·48	
Auf allen Bahnen zusammen .	274.345	3.732·58	163·40	49·79	
am Ende des Jahres 1856					
Südliche	283.620	4.431·56	168·92	53·71	
Oestliche	72.030	2.572·50	158·31	63·02	
Auf beiden Bahnen zusammen	355.650	3.865·76	166·59	55·36	

Wie bereits oben gezeigt worden ist, entfielen auf 1 Bahnmeile von allen Bahnen zusammen:

	zu Ende		zu Ende
	1855	1856	1855
Personenwagen-Achsen	17·29	14·92	Personenwagen-Achsen
Lastwagen-Achsen	74·97	69·83	Lastwagen-Achsen
Zusammen	92·26	84·75	von der Gesamtzahl der Achsen.

Auf den einzelnen Bahnen stellten sich letztere Verhältnisse dar, wie folgt:

Auf nachbenannten Bahnen	entliehen Personenwagen- und Lastwagen - Achsen auf 1 Bahnmeile	betrugen die Personenwagen- Achsen		betrugen die Lastwagen- Achsen	
		von der Gesamtachsanzahl			
		in der Zahl		in Procenten	
am Ende des Jahres 1855					
Südliche {	Section I	107·56	31·20	68·80	87·74
	Section II	80·96	12·26	87·74	89·61
Oestliche	105·37	10·39	89·61		
Auf allen Bahnen zusammen . .	92·26	18·75	81·25		
am Ende des Jahres 1856					
Südliche	102·07	19·15	80·85		
Oestliche	45·18	9·64	90·36		
Auf beiden Bahnen zusammen .	84·75	17·61	82·39		

Vergleicht man die Anzahl der Achsen und der Sitzplätze und die Ladungsfähigkeit, so ergibt sich Folgendes:

Auf nachbenannten Bahnen	Achsenzahl auf die Bahnmeile			von der Gesamtzahl der Achsen betragen				
	bei Personen- Wagen	bei Lastwagen	Zusammen	die Personenwagen-Achsen		die Lastwagen - Achsen		
				Procente	mit Sitzplätzen pr. Achse	Procente	mit Ladungsfähigkeit pr. Achse	
mit Ende des Jahres 1855								
Südliche {	Section I	33·56	74·00	107·56	31·20	13·21	68·80	47·63
	Section II	9·93	71·03	80·96	12·26	13·41	87·74	46·28
Oestliche	10·95	94·42	105·37	10·39	17·75	89·61	55·48	
Alle Bahnen zusamm.	17·29	74·97	92·26	18·75	13·64	81·25	49·79	
mit Ende des Jahres 1856								
Südliche	19·55	82·52	102·07	19·15	13·36	80·85	53·71	
Oestliche	4·36	40·82	45·18	9·64	16·87	90·36	63·02	
Beide Bahnen zusam.	14·92	69·83	84·75	17·61	13·67	82·39	55·36	

Im Jahre 1856 war zwar die südliche Staatsbahn mit einer verhältnissmässig grösseren Zahl von Wagen versehen, die Zahl der Sitzplätze und die Ladungsfähigkeit der Lastwagen, vertheilt auf die Achse, war jedoch bei der östlichen Staatsbahn grösser, was in der Constructions-Art der neueren Personen-Wagen und vierrädrigen Lastwagen, mit welchen die östliche Staatsbahn in überwiegendem Maasse ausgerüstet ist, seinen Grund hat.

Die Ursache, wesshalb das Verhältniss des Wagenstandes der letztgenannten Bahn zur Bahnlänge im Jahre 1856 auf die Bahnmeile hinter jenem des Jahres 1855 zurücktritt, wurde bereits oben angegeben.

In nachfolgender Darstellung sind die Fabriken namhaft gemacht, in welchen die mit Ende der Jahre 1855 und 1856 vorhandenen Wagen erzeugt wurden.

Erzeugt wurden	die mit Ende der Jahre			
	1855	1856	1855	1856
	vorhandenen Personen-Wagen		vorhandenen Lastwagen	
	in der Zahl von Stücken			
A. Im Inlande, und zwar:				
in eigener Regie in verschiedenen Werkstätten	10	16	47	48
in der Maschinen-Fabrik der Wien-Raaber Bahn	250	249	902	894
„ „ „ „ des H. D. Schmid in Wien . . . . .	.	.	374	534
„ „ „ „ F. Ringhofer in Prag . . . . .	.	.	83	206
„ „ Wagen-Fabrik des J. Spiring in Wien	25	45	136	211
„ „ „ „ E. Kraft & Sohn in Wien . . . . .	.	.	18	72
„ „ Fabrik des G. Sigl in Wien . . . . .	.	.	.	25
„ „ „ „ Pack in Prag . . . . .	.	.	.	25
„ „ Wagen-Fabrik des Moser in Wien . . . . .	.	.	16	16
„ „ „ „ D. Heindorfer in Wien . . . . .	.	.	14	14
„ „ Maschinen-Fabrik des W. Norris „ „	10	10	.	.
Zusammen wurden im Inlande erzeugt	295	320	1.590	2.045
B. Im Auslande, und zwar:				
in der Fabrik des Thielemann und Eggena in Kassel	18	20	.	.
„ „ Maschinen-Werkstätte der ober-schlesischen Eisenbahn in Breslau	16	16	87	87
Zusammen wurden im Auslande erzeugt	34	36	87	87
Unbekannt ist der Erzeugungsort bei . . . . .	.	.	2	2
Von den im Inlande erzeugten Wagen entfielen auf die				
südliche Staatsbahn { Section I	182	} 306 {	474	} 1679
östliche Staatsbahn { Section II	103		873	
östliche Staatsbahn	10	14	243	366
Von den im Auslande erzeugten Wagen kamen auf die				
südliche Staatsbahn { Section I	8	} 8 {	.	} .
östliche Staatsbahn { Section II . . . . .	.		.
auf der östlichen befinden sich ausserdem Wagen, deren Erzeugungsort unbekannt ist	26	28	87	87
	.	.	2	2

Die eben nachgewiesene Erhöhung des Standes der Fahrbetriebs-Mittel, so wie der hierauf keinen Einfluss nehmende Ersatz der ausser Betrieb gesetzten Fahrbetriebs-Mittel wurde theils durch neue Anschaffungen und neue Herstellungen, theils durch Beistellung von bereits benützten, aber noch brauchbaren Stücken bewirkt.

Im Nachfolgenden wird eine Darstellung über den Erzeugungsort und die Stückzahl der neu erbauten Fahrbetriebs-Mittel geliefert.

Erzeugungsort der im Jahre	1855	1856
	abgelieferten neu erbauten Fahrbetriebs-Mittel, u. zw.	
	der Locomotive	
Maschinen-Fabrik der Wien-Raaber Bahn	8	3
„ „ des W. Günther in Wiener Neustadt	6	31
Zusammen . . .	14	34
	der Tender	
„ „ des V. Prick in Wien . . . . .	.	3
	der Personen-Wagen	
Fabrik des J. Spiring in Wien	14	20
Eigene Regie in den Werkstätten der Staatsbahnen	8	5
Fabrik des Thielemann und Eggena in Kassel.	10	2
Zusammen . . .	32	27
	der Lastwagen	
Fabrik des H. D. Schmid in Wien	167	160
Eigene Regie in den verschiedenen Bahnwerkstätten	9	.
Fabrik des E. Kraft & Sohn in Wien	4	47
„ der Wien-Raaber Bahn	9	.
„ des F. Ringhofer in Prag	85	123
„ „ J. Spiring in Wien	32	75
„ „ G. Sigl „ „ . . . . .	.	25
„ „ Paack in Prag . . . . .	.	25
Zusammen . . .	306	455
	der Schneepflüge	
Fabrik des H. D. Schmid in Wien . . . . .	.	2

Wie viele Stücke von den neu erbauten Fahrbetriebs-Mitteln auf die einzelnen Bahnen entfielen, ist aus folgender Darstellung ersichtlich.

Art und Erzeugungsort der beigestellten neuen Fahrbetriebs-Mittel	für nachbenannte Bahnen				
	südliche Seet. I	südliche Seet. II	östliche	südliche	östliche
	abgeliefert in der Zahl von neu erbauten Stücken				
	im Jahre 1855			im Jahre 1856	
Locomotive.					
Maschinen-Fabrik der Wien-Raaber Bahn . . .	2	.	6	3	.
„Neustadt“ des W. Günther in Wiener Neustadt . . . . .	.	.	6	24	7
Zusammen . . .	2	.	12	27	7
<p>Hier muss bemerkt werden, dass die auf der östlichen Bahn verwendete und der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft gehörige Maschine „Franzensbrunn“ sammt Tender im J. 1856 letzterer Bahn-Gesellschaft zurückgestellt wurde, und dass 7 Locomotive älterer Gattung ebenfalls sammt den zugehörigen Tendern im J. 1856 von der südlichen Staatsbahn der östlichen überwiesen worden sind. Die Vermehrung des Locomotiv-Standes beträgt daher im J. 1856 bei der südlichen nur 20, bei der östlichen hingegen 13 Stück.</p>					
Tender.					
Maschinen-Fabrik des V. Prick in Wien . . .	.	.	.	3	.
<p>Die Vermehrung des Tender-Standes beträgt jedoch nach der eben bei den Locomotiven gemachten Bemerkung im Jahre 1856 bei der östlichen Bahn (nicht 7, sondern) 6 Stück, bei der südlichen vermindert sich aber allerdings im Jahre 1856 der Tender-Stand um 4 Stück, so dass die gesammte Vermehrung desselben auf S. 91 mit 2 Stück nachgewiesen wurde.</p>					
Personen-Wagen.					
In der Fabrik des J. Spiring in Wien	4	.	10	16	4
In eigener Regie . . . . .	.	8	.	5	.
In der Fabrik des Thielemann und Eggena in Kassel . . . . .	.	.	10	.	2
Zusammen . . .	4	8	20	21	6
<p>Auf der südlichen Staatsbahn, Section I, sind im Jahre 1855 2 Stück Personen-Wagen unbrauchbar geworden, daher beträgt die Vermehrung des Standes im Jahre 1855 nur 2 Stück.</p> <p>Auf der östlichen Staatsbahn sind im Jahre 1855 2 Personen-Wagen verbrannt, daher beträgt die wirkliche Vermehrung in diesem Jahre nur 18 Stück.</p>					

Art und Erzeugungsort der beigestellten neuen Fahrbetriebs-Mittel	für nachbenannte Bahnen				
	südliche Sect. I	südliche Sect. II	östliche	südliche	östliche
	abgeliefert in der Zahl von neu erbauten Stücken				
	im Jahre 1855		im Jahre 1856		
Lastwagen.					
In der Fabrik des H. D. Schmid in Wien	35	50	82	130	30
In eigener Regie	1	8	.	.	.
In der Fabrik des E. Kraft & Sohn in Wien	4	.	.	29	18
„ „ „ der Wien-Raaber Bahn in Wien	3	.	6	.	.
„ „ „ des F. Ringhofer in Prag . . . . .	.	.	85	73	50
„ „ „ J. Spiring in Wien . . . . .	.	.	32	50	25
„ „ „ G. Sigl „ „ . . . . .	.	.	.	25	.
„ „ „ Paek in Prag . . . . .	.	.	.	25	.
Zusammen	43	58	205	332	123
<p>Hierzu muss bemerkt werden, dass im Jahre 1855 der östlichen Staatsbahn von der k. k. priv. österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft 2 Stück älterer Lastwagen überlassen wurden, und dass in eben diesem Jahre 3 Lastwagen der östlichen Bahn in Krakau verbrannt. Die Vermehrung des Lastwagen-Standes auf der östlichen Bahn beträgt daher im Jahre 1855 204 Stück.</p>					
Schneepflüge.					
Fabrik des H. D. Schmid in Wien . . . . .	.	.	.	.	2

Aus den oben aufgeführten Daten lässt sich nachfolgende Tabelle über den Zuwachs und Abfall theils neu erbauter, theils älterer Fahrbetriebs-Mittel auf den einzelnen Bahnen zusammenstellen.

Bei nachbenannten Fahrbetriebs-Mitteln betrug der	Stand mit Schluss des Jahres 1854		Zuwachs		Abfall		Stand mit Schluss des Jahres 1855		Zuwachs	Abfall	Stand mit Schluss des Jahres 1856
			im Jahre 1855						i. J. 1856		
	Sect. I	Sect. II	Sect. I	Sect. II	Sect. I	Sect. II	Sect. I	Sect. II	nach Vereinigung beider Sectionen		
auf der südlichen Staatsbahn											
Locomotive	88	99	2	.	.	.	90	99	189	27 7	209
Tender	64	87	.	.	.	.	64	87	151	3 7	147
Personen-Wagen	188	95	4	8	2	.	190	103	293	21 .	314
Lastwagen	431	815	43	58	.	.	474	873	1.347	332 .	1.679
Schneepflüge	14	17	.	.	.	.	14	17	31	.	31

Bei nachbenannten Fahrbetriebs-Mitteln betrug der	Stand mit Schluss des Jahres 1854	Zuwachs	Abfall	Stand mit Schluss des Jahres 1855	Zuwachs	Abfall	Stand mit Schluss des Jahres 1856
		im Jahre 1855			i. J. 1856		
auf der östlichen Staatsbahn							
Locomotive . .	11	12	.	23	14	1	36
Tender	11	.	.	11	7	1	17
Personen-Wagen	18	20	2	36	6	.	42
Lastwagen . .	128	207	3	332	123	.	455
Schneepflüge .	2	.	.	2	2	.	4

In Betreff der an Fahrbetriebs-Mitteln vorgenommenen kleineren Arbeiten ist noch bemerkenswerth, dass viele Umstellungen an Personen- und Lastwagen in der Art vorgenommen worden sind, dass diese Wagen in Folge solcher Zurichtungen anderen Kategorien als früher angehören.

Telegraphen und Signale.

a. Stand derselben.

Die folgende Uebersicht liefert ein Bild der elektro-magnetischen und optischen Telegraphen, dann anderer Signale, welche auf den im Staatsbetriebe stehenden österreichischen Staats-Eisenbahnen in Verwendung sich befanden.

Uebersicht V. Ueber die Telegraphen und andere Signale auf den im mit Ende der

Benennung der Staats - Bahnen	Gesamtlänge der Bahn in Meilen	Elektro-magnetische						
		System, nach welchem dieselben eingerrichtet waren	längs der Bahn waren					
			1	2	3	4 u. mehr	alle Drähte zusammen lang	
			Draht - Leitungen vorhanden, auf die Länge von					
Meilen								
mit Ende des								
Südliche	Section I . . .	20·18	Bain	4·84	.	7·87	7·51	39·87
	Section II . . .	41·33	„	.	.	38·18	3·27	127·62
Oestliche		8·90	„	.	8·89	.	.	17·78
Zusammen . .		70·61	„	4·84	8·89	46·05	10·78	205·27
mit Ende des								
Südliche		61·71	Bain	.	4·84	46·05	10·78	192·33
Oestliche		26·67	„	.	19·75	2·10	5·15	66·40
Zusammen . .		88·38	„	.	24·59	48·15	15·93	258·73

Staats-Betriebe stehenden k. k. österreichischen Staats-Eisenbahnen Jahre 1855 und 1856.

Telegraphen					Optische Telegraphen und andere Signale				
Von den Draht-Leitungen standen dem Eisenbahn-Betriebe zu Gebote			für den Eisenbahn-Betrieb		Optische Telegraphen				fixe Scheiben für Ermässigung der Fahrtgeschwin- digkeit
1	2	und deren Drähte maassen	bestanden Tele- graphen- Stationen	waren Sprech- Apparate vorhanden	mit Körben	mit Armen	mit Scheiben	Zusammen alle drei Gattungen	
auf die Länge von					und Laternen				
Meilen					Zahl				
Jahres 1855									
9·88	5·50	20·88	16	20	3	101	113	219	18
41·45	.	41·45	33	35	403	.	.	403	38
8·89	.	8·89	5	5	.	81	.	81	.
60·22	5·50	71·22	54	60	406	182	113	703	56
Jahres 1856									
56·17	5·50	67·17	63	69	406	101	113	622	58
27·00	.	27·00	13	17	.	203	.	203	14
83·17	5·50	94·17	76	86	406	304	113	823	72

Alle Angaben, mit Ausnahme jener über die Drahtleitungen bei den elektromagnetischen Telegraphen, beziehen sich lediglich auf die Einrichtungen, welche für die Zwecke des Eisenbahn-Betriebes bestehen. Die Drahtleitungen, welche entlang der Eisenbahnen sowohl für die Staats- als Bahnbetriebs-Telegraphie bestehen, wurden jedoch sämmtlich hier aufgenommen, weil sie alle den bezüglichen Betriebs-Directionen zur Ueberwachung und Erhaltung zugewiesen sind.

Die zur Benützung für die Bahnbetriebs-Correspondenz bestimmten Leitungen sind übrigens auch abgesondert ersichtlich gemacht.

Elektro-magnetische Telegraphen.

Die Länge der längs der Bahnen befindlichen und somit unter die Aufsicht der Betriebs-Directionen gestellten Leitungen, ohne Rücksicht darauf, ob sie aus einem oder aus mehreren Drähten bestehen, weicht von der gesammten Bahnlänge nur wenig ab, da die Umleitungen in die Betriebs-Gebäude ausser Berücksichtigung blieben.

Sie ist nämlich im Jahre 1855 bei der

südlichen Staatsbahn, Sect. I,	um 0·04 Meilen	grösser als die betreffende Bahnlänge,
„ „ „ II	„ 0·08	„ kleiner „ „ „ „
östlichen „ . . .	„ 0·01	„ „ „ „ „ „
bei allen Bahnen zusammen	„ 0·05	„ „ „ „ „ „

im Jahre 1856 bei der

südlichen Staatsbahn . . .	„ 0·04 Meilen	kleiner als die betreffende Bahnlänge,
östlichen „ . . .	„ 0·33	„ grösser „ „ „ „
bei beiden Bahnen zusammen	„ 0·29	„ „ „ „ „ „

Die Leitungen bestehen aus 1, 2, 3 oder aus 4 Drähten; nur auf der südlichen Staatsbahn zwischen Wien und Hetzendorf bestand in beiden Verwaltungs-Jahren in der Länge von 0·69 Meilen eine sechsfache Drahtleitung, deren Drähte demnach eine Gesammtlänge von 4·14 Meilen hatten. Eine einfache Drahtleitung kam bloss im Jahre 1855 vor, und bestand auf den beiden Flügelbahnen von Mödling nach Laxenburg und von Neustadt nach Oedenburg, zusammen mit der Länge von 4·84 Meilen, für die Zwecke der Staats-Telegraphie. Im Jahre 1856 wurde auch auf diesen Bahnstrecken eine zweite Drahtleitung für die Bahnbetriebs-Zwecke gezogen, so dass in dem letzterwähnten Jahre, wie aus den Angaben der Uebersicht V hervorgeht, sowohl die südliche als östliche Staatsbahn längs ihrer ganzen Ausdehnung mit zwei- und mehrfachen Drahtleitungen versehen war. Davon stand auf der Semmering-Bahn eine zweifache, auf den übrigen Bahnstrecken aber eine einfache Drahtleitung dem Eisenbahn-Betriebe zu Gebote.

	1855	1856
Alle Leitungsdrähte zusammen maassen	205·27	258·73 Meilen,
die für die Zwecke des Eisenbahn-Betriebes bestimmten		
Leitungen aber nur	71·22	94·17 „

Von der Gesammtlänge der Leitungen bestanden auf allen Bahnen zusammen

	1855	1856	
aus 1 Drahte	2·36	0·00	Percent,
„ 2 Drähten	8·66	19·01	„
„ 3 „	67·30	55·83	„
„ 4 „	19·66	23·56	„
„ 5 „	0·00	0·00	„
„ 6 „	2·02	1·60	„

Auf den einzelnen Bahnen stellten sich diese Verhältniss dar, wie folgt:

Auf nachbenannten Bahnen	bestanden Leitungen mit Drähten in der Zahl von						mit einer Drahtlänge in Meilen
	1	2	3	4	5	6	
	in Procenten der Gesammtlänge der Leitungen						
mit Ende des Jahres 1855							
Südliche { Section I . . .	8·08	0·00	39·44	43·37	0·00	6·91	59·87
{ Section II . . .	0·00	0·00	89·75	10·25	0·00	0·00	127·62
Oestliche	0·00	100·00	0·00	0·00	0·00	0·00	17·78
Auf allen Bahnen zusammen	2·36	8·66	67·30	19·66	0·00	2·02	205·27
mit Ende des Jahres 1856							
Südliche	0·00	5·03	71·83	20·99	0·00	2·15	192·33
Oestliche	0·00	59·49	9·49	31·02	0·00	0·00	66·40
Auf beiden Bahnen zusam.	0·00	19·01	55·83	23·56	0·00	1·60	258·73

Die in der obigen und der betreffenden Darstellung des vorausgegangenen Verwaltungs-Berichtes gemachten Angaben weichen hauptsächlich in Folge der in den Jahren 1855 und 1856 bewirkten Neuherstellungen von Leitungsdrähten, wovon noch in einem unten folgenden Abschnitte die Rede sein wird, dann auch deshalb von einander ab, weil in dem das Verwaltungs-Jahr 1854 betreffenden Berichte eine einfache Drahtleitung der östlichen Staatsbahn in der Länge von 1·65 Meilen irrthümlicher Weise als eine dreifache aufgeführt wurde.

Alle angeführten Leitungen sind mit Kupferdraht in der Stärke von einer bis zu anderthalb Linien gezogen, und die Betriebs-Correspondenz wird auf denselben ausschliesslich durch Bain'sche Apparate vermittelt.

	1855	1856
Es bestanden auf allen Bahnen zusammen Telegraphen-Stationen	54	76
diese zerlegten die Bahnlänge in Theile	53	74
woraus für die einzelnen Stationen eine durchschnittliche Entfernung von 1·33 1·19 Meilen sich ergab.		

Auf den einzelnen Bahnen ergaben sich in dieser Beziehung folgende Verhältnisse:

Auf nachbenannten Bahnen	theilten die Telegraphen - Stationen		
	in der Zahl von	die Bahnlänge in Stücke	mit der durchschnittlichen Stations - Entfernung in Meilen
	mit Ende des Jahres 1855		
Südliche { Section I	16	15	1·35
{ Section II	33	33	1·26
Oestliche	5	5	1·78
Auf allen Bahnen zusammen . .	54	53	1·33
	mit Ende des Jahres 1856		
Südliche	63	62	1·00
Oestliche	13	12	2·22
Auf beiden Bahnen zusammen .	76	74	1·19

Dass im Jahre 1855 auf der südlichen Staatsbahn beider Sectionen und im Jahre 1856 auf der südlichen und östlichen in Vergleichung mit der Zahl der Stationen eine grössere Zahl von Sprech-Apparaten vorhanden war, rührt daher, weil einerseits wegen der grossen Länge dieser Bahnen, andererseits wegen des Anschlusses von Flügelbahnen auf einigen Stationen die Aufstellung und Benützung mehrerer Sprech-Apparate nothwendig wurde, um den Lauf der Correspondenz nach Erforderniss auf bestimmte Bahnstrecken zu beschränken und demselben auf Bahnverzweigungs-Stationen die entsprechende Richtung zu geben.

Das neu errichtete Betriebs-Telegraphen-Amt in Gloggnitz hat von dem dort bestehenden Staats-Telegraphen-Amte die Besorgung der Betriebs-Depeschen übernommen; es wurde daher der Betriebs-Telegraphen-Dienst auf allen Staatsbahnen von Bahnbetriebs-Beamten verrichtet.

Die bereits in dem vorausgegangenen Verwaltungs-Berichte erwähnten 13 Glocken-Signale, welche auf der Semmering-Strecke für die elektromagnetische Telegraphie nach Dr. Krammer's Construction aufgestellt worden waren, wurden im Jahre 1855 um 3 Stücke, und im Jahre 1856 um weitere 40 Stücke vermehrt, so dass gegenwärtig auf der ganzen Semmering-Strecke von Gloggnitz bis Mürzzuschlag eine telegraphische Verständigung mit diesen Signalen zwischen Wächter und Wächter, und zwischen den Wächtern und

den Stationen ermöglicht ist. Es befinden sich demnach auf der Semmering-Gebirgsbahn zwischen

den Stationen	Gloggnitz und	Payerbach	9 Stück	altartiger grosser	Apparate,
" "	Payerbach "	Klamm	13 "	neuartiger "	" "
" "	" "	" "	2 "	" kleiner	" "
" "	Klamm "	Breitenstein	6 "	" grosser	" "
" "	" "	" "	1 "	" kleiner	" "
" "	Breitenstein "	Semmering	10 "	" grosser	" "
" "	Semmering "	Spital	8 "	" "	" "
" "	" "	" "	1 "	" kleiner	" "
" "	Spital "	Mürzzuschlag	5 "	altartiger grosser	" "
" "	" "	" "	1 "	neuartiger kleiner	" "

Zusammen auf der Semmering-Strecke . . 56 Stück Apparate.

Optische Telegraphen und Signale.

Die Einrichtungen im optischen Signal-Wesen weichen nicht nur auf den verschiedenen Staatsbahnen, sondern sogar auf den einzelnen Strecken einer Bahn von einander ab, und es sind nicht nur die Umstände, deren Vorhandensein auf diesem Wege angekündigt werden soll, sondern auch die Mittel, mit welchen diese Anzeigen gemacht werden, auf den einzelnen Bahnstrecken verschieden.

Die Ungleichartigkeit im Signal-Wesen kömmt daher, weil einerseits auf den von der Staats-Verwaltung eingelösten Privat-Bahnen die bestehende Signalisirungs-Weise, für welche die Bahnbediensteten sich bereits die nothwendige Uebung erworben hatten, beibehalten wurde, andererseits aber auf den Staatsbahnen selbst zweierlei Arten von optischen Telegraphen, nämlich Korb- und Arm-Signale, in Anwendung kamen. Nach den neuerlich gemachten Erfahrungen verdient unter den zwei letztangeführten Gattungen von Signal-Mitteln die erstere den Vorzug vor der letzteren, da die roth angestrichenen Körbe nach allen Seiten hin gleich leicht sichtbar sind.

Betrachtet man jene fixen Signale, welche auf der Bahn selbst für den Verkehr der Züge verwendet werden, und sieht man von den akustischen und den tragbaren Signal-Mitteln, so wie von jenen ab, deren man sich zum Signalisiren vom Zuge aus bedient, so ergibt sich für die einzelnen Bahnen im Jahre 1856 Folgendes:

Auf der Strecke der südlichen Staatsbahn von Mödling bis Laxenburg und von Gloggnitz bis Mürzzuschlag bestanden Arm-Signale mit zwei, um einen Endpunct beweglichen Armen, welche, einzeln oder beide in bestimmte Stellungen gebracht, die verschiedenen Signale geben.

Auf der Strecke Wien-Gloggnitz und Neustadt-Oedenburg standen 5 Schuh im Durchmesser haltende hölzerne, zur Hälfte schwarz, zur Hälfte roth angestrichene Scheiben im Gebrauche, deren obere Hälfte beweglich ist und auf- und nieder-geklappt werden kann.

Die Scheiben kommen allein oder auch in Verbindung mit einem roth angestrichenen Signal-Korbe, der auf eine hohe Säule aufgezogen werden kann, zur Anwendung.

Diese Signale wurden in der Uebersicht V als Scheiben-Signale aufgeführt, da die Scheibe der wesentliche Bestandtheil dieses Signalisirungs-Systemes ist.

Auf der Strecke von Mürzzuschlag bis Laibach bestanden Korb-Signale, d. h. Signale mit Anwendung von Körben bis zu vier Stück, welche einzeln oder deren mehrere, über oder neben einander aufgezogen, die verschiedenen Signal-Zeichen geben.

Die östliche Staatsbahn hatte auf den Strecken Szezakowa-Myslowice und Szezakowa-Granica Arm-Telegraphen in Verbindung mit einem Korbe. Auf den übrigen Strecken der östlichen Staatsbahn bestand der optische Telegraph aus einem Signal-Baume mit 2 Armen und aus einer Signal-Scheibe.

Beide Gattungen der optischen Telegraphen auf der östlichen Staatsbahn wurden in der Uebersicht V als Arm-Signale angegeben.

Für die Signalisirung zur Nachtzeit bestanden überall Laternen mit weissen, rothen oder grünen Gläsern, mit welchen dieselben Signale, wie bei Tag mit den Körben, Armen oder Scheiben, gegeben werden können.

Ausserdem kamen noch auf den Staatsbahnen unbewegliche Scheiben zur Anwendung, um jene Stellen ein- für allemal zu bezeichnen, die aus einer oder der anderen Ursache stets langsam zu befahren sind.

Nach dieser Beschaffenheit der optischen Telegraphen wurden die Tag-Signale in der Uebersicht V in drei Gattungen geschieden, nämlich in Korb-, Arm- und Scheiben-Signale, je nachdem Körbe, Arme oder Scheiben den wesentlichen Bestandtheil der Signal-Mittel ausmachen; ausserdem wurde noch die Zahl der fixen Scheiben für Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit besonders angegeben.

	1853	1856
Auf allen Bahnen zusammen bestanden optische Telegraphen an	703	825
Puncten, und die durchschnittliche Entfernung betrug mit Rücksicht		
auf den Umstand, dass jeder Endpunct einer Bahn oder eines Bahn-		Klafter
flügels mit einem solchen Signale versehen ist, auf allen Bahnen . .	404	430
auf der südlichen Staatsbahn, Section I.	370	} 398
„ „ „ „ „ II.	413	
„ „ östlichen „	445	528

Die Zahl der fixen Scheiben zur Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit hängt nicht nur von Terrain-Verhältnissen, sondern auch von anderen in baulicher Beziehung obwaltenden Umständen ab, welche örtlich die Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit nothwendig machen.

Im Jahre 1856 bestanden auf der vereinigten südlichen Staatsbahn 58 derlei Signale. Zwei waren am Mattersdorfer Viaducte, 2 am Oeden-Teich-Damme zwischen den Stationen Wiesen-Siglez und Sauerbrunn und 2 auf der Strecke zwischen den Stationen Schadendorf und Marz-Rohrbach, sämmtlich auf der Oedenburger Flügelbahn gelegen. Vierzehn solche Signale waren an verschiedenen Puncten der Semmering-Gebirgsbahn aufgestellt.

Auf der Strecke von Müzzuschlag bis Laibach standen weitere 38 und zwar 12 an Endpunkten von Einschnitten, die in Krümmungen mit kleinen Radien liegen, 14 vor und hinter Tunnels, welche in Krümmungen liegen, 8 vor und hinter hölzernen Brücken, dann 4 vor und hinter dem Pössnitzer und Plankensteiner Viaducte.

Auf der östlichen Staatsbahn waren im Jahre 1856 vierzehn fixe Scheiben aufgestellt, und zwar vor und hinter der

hölzernen Brücke über den alten Weichsel-Fluss bei Krakau,

„	„	„	die Weichsel bei Podgorze,	
„	„	„	„ Raba bei Bochnia,	
„	„	„	„ Asvica	} zwischen Słotwina und Tarnów,
„	„	„	den Dunajec	
„	„	„	die Biala	
„	„	„	„ Wisloka bei Dębica.	

Glocken mit Drahtzügen, welche nach dem Inhalte des vorausgegangenen Verwaltungs-Berichtes auf einigen Strecken zur Verwendung gebracht wurden, damit sich die Wächter an Orten, wo die freie Aussicht von einem zum andern gehindert ist, gegenseitig verständigen können, kommen auf den Staatsbahnen, welche den Gegenstand dieses Verwaltungs-Berichtes bilden, nicht vor.

b. Herstellungen und Anschaffungen in den Jahren 1855 und 1856.

Ausser den gewöhnlichen Erhaltungsarbeiten an den elektrischen und optischen Telegraphen sind in den genannten zwei Jahren nachfolgende neue Herstellungen und Anschaffungen vorgekommen.

Südliche Staatsbahn, I. Section, im Jahre 1855.

In der ganzen Länge der Hauptbahn von Hetzendorf bis Müzzuschlag und ausserdem auf der Zweigbahn von Neustadt bis Oedenburg wurde eine einfache neue, ferner noch auf der Strecke Wien-Hetzendorf eine zweifache neue Drahtleitung für die Staats-Telegraphie gezogen.

Die Zahl der Betriebs-Telegraphen-Aemter hat sich um 3 vermehrt. In der Station Gloggnitz, wo früher bloss ein Staats-Telegraphen-Amt bestand, wurde nämlich für die Zwecke des Bahnbetriebes ein eigenes Betriebs-Telegraphen-Amt, ferner ein zweites in der Station St. Egyden errichtet, und endlich für die Dauer der Reconstruction des Semmering-Haupt-Tunnels in einer eigens hierzu erbauten Hütte ein Sprech-Apparat aufgestellt.

Die schon im Jahre 1854 zwischen Gloggnitz und Payerbach, dann zwischen Breitenstein und Semmering bestandenen 13 elektro-magnetischen Glocken-Signale wurden um weitere 3 Stücke vermehrt, welche sämmtlich beim Haupt-Tunnel des Semmering's verwendet worden sind. Ausserdem wurden auch an den beiden Enden des letzterwähnten Tunnels und auf der Semmeringer Höhe Korb-Signale aufgestellt.

Vor und hinter mehreren grösseren Bau-Objecten der Semmering-Gebirgsbahn wurden fixe Scheiben als Zeichen der nothwendigen Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit angebracht.

Südliche Staatsbahn, II. Section, im Jahre 1855.

Längs der ganzen Erstreckung dieser Bahn von Mürzzuschlag bis Laibach wurde eine zweite Staats-Telegraphen-Drahtleitung gezogen, mithin die Gesamtlänge aller Leitungsdrähte um 41·45 Meilen vermehrt.

Die Zahl der für den Eisenbahn-Betrieb bestimmten Telegraphen-Stationen erhielt einen Zuwachs von 4 weiteren Stationen, weil in Lebring, Römerbad, Sava und Kresnic zur Erleichterung und grösseren Sicherheit des Verkehrsdienstes Sprech-Apparate in Betrieb gesetzt wurden.

Oestliche Staatsbahn im Jahre 1855.

Die Strecke zwischen Szezakowa und Myslowice wurde mit einer zweiten Drahtleitung versehen.

Es war daher Ende des Jahres 1855 die Strecke von Krakau nach Myslowice mit einer Staats- und einer Betriebs-Telegraphen-Leitung versehen. Die Betriebs-Telegraphen-Stationen wurden ebenfalls um eine vermehrt, wodurch ihre Anzahl auf 5 gebracht wurde; dieselben befanden sich in Krakau, Krzeszowice, Trzebinia, Szezakowa und Myslowice.

Südliche Staatsbahn im Jahre 1856.

In diesem Jahre wurden die Flügelbahnen von Mödling bis Laxenburg und von Neustadt bis Oedenburg mit einer zweiten Drahtleitung versehen, welche für die Zwecke des Eisenbahn-Betriebes bestimmt ist. Hierdurch wurde die Gesamtlänge aller Leitungen um weitere 4·84 Meilen verlängert, und bewirkt, dass mit Schluss des Jahres 1856 die südliche Staatsbahn in ihrer ganzen Länge mit einer Drahtleitung für die Zwecke des Eisenbahn-Betriebes versehen ist. Diese Leitung ist auf der Semmering-Strecke eine zweifache, auf den übrigen Strecken aber eine einfache.

Der in der Tunnel-Hütte am Semmering provisorisch aufgestellte Betriebs-Telegraphen-Apparat, von welchem bei der Aufzählung der im Jahre 1855 gemachten Herstellungen die Rede war, wurde nach Vollendung der Reconstructions-Arbeiten im Haupt-Tunnel entfernt; dagegen wurden in 10 Stationen der Hauptbahn, nämlich in Meidling, Hetzendorf, Atzgersdorf, Berchtholdsdorf, Brunn, Gumpoldskirchen, Vöslau, Leobersdorf, Felixdorf und Ternitz, dann in 4 Stationen der Oedenburger Flügelbahn, nämlich in Sauerbrunn, Mattersdorf, Schadendorf und Oedenburg, ferner auch in der Station Laxenburg Betriebs-Apparate aufgestellt.

Die Zahl der mit Ende des Jahres 1855 vorhandenen 16 elektro-magnetischen Glocken-Signale wurde um weitere 40 Stück vermehrt, so dass mit Schlusse des Jahres 1856 von solchen Signalen 56 Stück auf der Semmering-Gebirgsbahn im Gebrauche sich befanden.

Als Zeichen der Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit wurden 2 fixe Scheiben aufgestellt.

Oestliche Staatsbahn im Jahre 1856.

Auf dieser Bahn sind im Jahre 1856 mehrere Drahtleitungen für die Zwecke der Staats- und Betriebs-Telegraphie zugewachsen, und zwar 2 Drähte auf der Strecke Oswiecim-Dębica, 2 Drähte auf der Strecke Szezakowa-Granica, und 1 Draht auf der Strecke Trzebinia-Szezakowa. Am Schlusse des Jahres 1856 war daher die östliche Staatsbahn für die Staats-Telegraphie mit zwei- und mehrfachen Drahtleitungen, für die Betriebs-Telegraphie aber mit einer einfachen Leitung längs ihrer ganzen Ausdehnung versehen.

Die Vermehrung der Telegraphen-Stationen für Betriebszwecke beträgt 8 Stationen; davon befinden sich 2, nämlich Zabierzów und Granica, auf der schon im Jahre 1855 im Betriebe gestandenen Strecke, und 6, nämlich Oswiecim, Podłęże, Bochnia, Słotwina, Tarnów und Dębica, auf den neu eröffneten Strecken.

Ausserdem wurden 122 Arm-Telegraphen für die optische Telegraphie und 14 Scheiben für die Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit aufgestellt, welcher Zuwachs an neuen Signal-Mitteln durch die Eröffnung der neu zugewachsenen Bahnstrecken bewirkt wurde.

Wie bereits in den vorausgegangenen Verwaltungs-Berichten bemerkt worden ist, werden die Kosten für die Herstellung neuer Drahtleitungen und der sonstigen Einrichtungs-Gegenstände für die elektro-magnetische Telegraphie nicht aus den für den Bau der Staatsbahn bestimmten Mitteln, sondern aus einer eigenen Dotation für die Anlage von elektro-magnetischen Telegraphen und bloss die Auslagen für die Ueberwachung und Erhaltung der Telegraphen-Anstalten entlang der Eisenbahnen aus den Bahnbetriebs-Einnahmen bestritten.

Sonstige Betriebs-Einrichtungen.

Die detaillirte Aufzählung der Mobilien, Geräthschaften, Werkzeuge und Hilfsmaschinen, mit welchen je nach den Anforderungen des Dienstes die Stationen, Wächterhäuser, Werksätten und andere auf den Bahnen bestehende Anstalten ausgestattet sind, wurde, wie in den früheren Verwaltungs-Berichten, so auch in dem vorliegenden übergangen, da wesentliche Abweichungen hierin auf den einzelnen Bahnen weder in ihrer Form, noch in ihrer dem Umfange des Dienstes angemessenen Zahl bestanden.

III. Kosten der Bauanlagen und der Betriebs-Einrichtungen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Kosten übersichtlich dargestellt, welche auf der südlichen und östlichen Staatsbahn in den Jahren 1855 und 1856 durch die Vervollständigung der Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen verursacht worden sind, insoferne diese Auslagen eine Vermehrung des Anlage-Capitales zur Folge hatten, und daher auf Rechnung des Bau-Fondes geschrieben werden mussten.

Während nämlich die Kosten der in den vorausgeschickten Hauptstücken beschriebenen Herstellungen in den Jahren 1855 und 1856, welche zur unmittelbaren Instandhaltung der vorhandenen Bauwerke erforderlich waren, aus den Betriebs-Einnahmen gedeckt wurden, ist, wie in den früheren Verwaltungs-Jahren, bei Reconstructionen, wodurch der Werth eines Bauwerkes oder seine künftige Dauer wesentlich erhöht wurde, der Betrag der Erhöhung des Werthes und beziehungsweise der Mehrkosten-Betrag der Reconstruction, eben so wie die

Uebersicht VI. — Vermehrung der Kosten
im Laufe der Jahre 1855 und 1856, und Darstellung des mit Ende 1855 und 1856
Aerarial-Betriebe gestandenen

Gegenstand der Auslagen	Südliche, Sect. I, von Wien bis Laxenburg, respective bis Oedenburg und Mürrzuslag		Südliche, Sect. II, von Mürrzuslag bis Laibach	
	20-18 Meilen		41-53 Meilen	
	Einzel	Zusammen	Einzel	Zusammen
	G u l d e n			
	im Laufe des Jahres 1855			
I. Vorauslagen und Tracirung . . . . .	.	.	.	.
II. Bauauslagen, und zwar:				
Grund- und Realitäten-Einlösung	10.602	.	6.448	.
Unter- und Brückenbau	675.583	.	259.536	.
Oberbau	404.936	.	608.004	.
Gebäude-Errichtung	152.028	.	40.260	.
Einfriedung der Bahn und Gebäude	3.902	.	49	.
Zinsen für Passiv-Capitale . . . . .	.	.	.	.
Bei Ablösung der Bahnen von den Privat-Gesellschaften zur Berichtigung übernommene Passiv-Rückstände . . . . .	.	1,247.051	.	914.267
III. Fahr-Fundus instructus, und zwar:				
Locomotive und Tender	221.080	.	200.000	.
Personen- und Lastwagen, dann Schneepflüge	675.602	896.682	364.988	564.988

Kosten ganz neu zugewachsener Bau-Objecte, aus der für Bauten eigens bestimmten Dotation bestritten worden.

So z. B. participirt der Bau-Conto bei der Reconstruction der Holzbrücken in eiserne oder gemauerte, sowie bei dem Ersatze des zu schwachen Oberbaues durch einen stärkeren; er trägt aber die Gesamtkosten für neue Grunderwerbungen, neue Anschüttungen, neue Objecte des Unter-, Ober- oder des Hochbaues, sowie für die Erweiterung der Anpflanzungen an der Bahn.

Ebenso wurden alle Nachschaffungen an Gegenständen des Fundus instructus aus der eigens für diese Zwecke bestimmten Dotation und nicht aus den Betriebs-Einnahmen bestritten.

In der die östliche Staatsbahn im Jahre 1856 betreffenden Rubrik der erwähnten Uebersicht VI sind ausser den nach obigen Grundsätzen gesichteten Auslagen, welche in diesem Jahre für die alte Strecke der östlichen Bahn gemacht werden mussten, noch jene Beträge aufgenommen worden, welche auf die Anlage der im Laufe des Jahres 1856 eröffneten Strecken von Oswięcim bis Trzebinia und von Krakau bis Dębica entfielen.

für Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen

bei den Betriebs-Ergebnissen in Betracht kommenden Anlage-Capitales der im österreichischen Staatsbahnen.

Östliche, von Krakau bis an die preussische, resp. russisch- polnische Gränze		Gesamt- summe	Südliche, von Wien bis Laibach, respective bis Laxenburg und Oedenburg		Östliche, von Oswięcim bis Dębica, resp. bis an die preussische und russ.-polnische Gränze		Gesamt- summe
8-90 Meilen		70-61 Meilen	61-71 Meilen		26-67 Meilen		88-38 Meilen
Einzeln	Zusammen	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Zusammen
G u l d e n							
im Laufe des Jahres 1855				im Laufe des Jahres 1856			
.	.	.	.	.	.	33.988	33.988
2.507	.	.	57.579	.	283.113	.	.
30.577	.	.	2,220.696	.	4,595.244	.	.
8.576	.	.	690.817	.	4,442.544	.	.
27.529	.	.	223.794	.	557.968	.	.
.	.	.	5.160	.	1.670	.	.
.	.	.	.	.	88.094	.	.
.	69.189	2,230.507	.	3,198.046	.	9,968.633	13,166.679
.	} 1,009.010	.	.	.	.	} 704.201	704.201
.		2,470.680	.	.	.		

Gegenstand der Auslagen	Südliche, Sect. I, von Wien bis Laxenburg, respective bis Oedenburg und Mürrzuschlag		Südliche, Sect. II, von Mürrzuschlag bis Laibach	
	20-18 Meilen		41-53 Meilen	
	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen
	G u l d e n			
	im Laufe des Jahres 1855			
IV. Einrichtung der Gebäude und Werkstätten	8.481	.	.
V. Bau-Regie und sonstige Auslagen	27.436	.	3.507
Zusammen	2,179.650	.	1,482.762
Schlägt man zu diesem Zuwachse der Anlagekosten im Laufe des Jahres 1855 die Anlagekosten der Anfangs des Jahres 1855 im Staats-Regie-Betriebe gestandenen Bahnen .	.	44,416.837	.	36,546.325
ferner zu dem Zuwachse der Anlagekosten im Laufe des Jahres 1856 die mit Anfang des Jahres 1856 vorhandenen Anlagekosten
so erhält man die Gesamt-Anlagekosten der im Staatsbetriebe gestandenen Bahnen, und zwar bezüglich des Schlusses des Jahres 1855 mit	.	43,396.487	.	38,029.087
und bezüglich des Schlusses des Jahres 1856 mit	.	zusam. für . . 61 · 71 M. 81,625.574		.
Auf eine Meile entfallen von diesen Gesamtkosten	2,160.381	.	915.702
und für beide Sectionen der südlichen Bahn zusammen	1,322.728		.

Die Vermehrung des Anlage-Capitales betrug im Jahre 1855

bei der südlichen Staatsbahn, Section I	2,179.650 Gulden,
„ „ „ „ „ II	1,482.762 „
„ „ östlichen „	1,086.295 „
im Jahre 1856	

bei der südlichen Staatsbahn	3,315.068 Gulden,
„ „ östlichen „	11,018.774 „

Wird nun zu dieser Kostenvermehrung das bis Ende des Jahres 1854 (siehe den vorausgegangenen Verwaltungs-Bericht Seite 110 und 111), beziehungsweise des Jahres 1855 aufgelaufene Anlage-Capital addirt, so erhält man die Anlage-Kosten der südlichen und östlichen Staatsbahn mit Ende der Jahre 1855 und 1856, wie am Schlusse der Uebersicht VI gezeigt wird.

Die Zunahme an Bauanlage- und Einrichtungskosten beträgt daher

	im Jahre 1855	im Jahre 1856
auf der südlichen Staatsbahn, Section I	5·26 Percent	} . . 4·06 Percent
„ „ „ „ „ II	4·06 „	
„ „ östlichen „	33·84 „		. . 256·41 „

Oestliche, von Krakau bis an die preussische, resp. russisch- polnische Gränze		Gesamt- summe	Südliche, von Wien bis Laibach, respective bis Laxenburg und Oedenburg		Oestliche, von Oswigcim bis Debica, resp. bis an die preussische und russ.-polnische Gränze		Gesamt- summe
8-90 Meilen		70-61 Meilen	61-71 Meilen		26-67 Meilen		88-38 Meilen
Einzeln	Zusammen	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Zusammen
G u l d e n							
im Laufe des Jahres 1855			im Laufe des Jahres 1856				
.	8.096	16.577	.	93.876	.	107.810	201.686
.	.	30.943	.	23.146	.	204.142	227.288
.	1,086.295	4,748.707	.	3,315.068	.	11,018.774	14,333.842
.	3,210.970	81,174.132	.		.		
.	.	.	.	81,625.574	.	4,297.265	85,922.839
.	4,297.265	85,922.839	.		.		
.	.	.	.	84,940.642	.	15,316.039	100,256.681
.	482.839	1,216.865	.	1,376.449	.	574.280	1,134.382

von dem mit Schluss des Jahres 1854, beziehungsweise 1855 nachgewiesenen Anlage-Capitale.

Die durch diese Verhältnisszahlen ausgedrückte Erhöhung des Anlage-Capitales ist nicht bloss von den Kostenbeträgen abhängig, welche durch die Erweiterung der Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen in den Jahren 1855 und 1856, und durch die Anlage der neu eröffneten Strecken verursacht wurden, sondern steht auch in Beziehung mit dem Belaufe der Kosten zu Anfang des Jahres 1855 und beziehungsweise 1856, so dass die Percente des Zuwachses der Bauauslagen bei gleicher Kostenvermehrung im Laufe des Jahres desto grösser ausfallen, je kleiner die Anlage-Capitale zu Anfange des Jahres waren. Dadurch wird es erklärlich, dass die Vermehrung der Anlagekosten im Jahre 1855 auf der östlichen Staatsbahn 33.84 und auf der südlichen Bahn, II. Section, bloss 4.06 Percente beträgt, obwohl der auf ersterer Bahn für Bauherstellungen und Nachschaffungen ausgegebene Betrag nicht die Höhe der auf letzterer Bahn zu dem gleichen Zwecke verwendeten Summen erreicht.

Der Betrag, um welchen die Anlagekosten auf der östlichen Staatsbahn im Jahre 1856 vermehrt wurden, ist, wie die Uebersicht VI weiters nachweist, nur

3 $\frac{1}{2}$ Mal grösser als jener, welcher die südliche Staatsbahn betrifft, und doch berechnen sich die entsprechenden Percent-Antheile bei der ersteren Bahn mit 256.41, bei der letzteren mit nur 4.06. Diese Verhältnisszahl, welche die Zunahme des Anlage-Capitales im Jahre 1856 ausdrückt, ist daher bei der östlichen 63 Mal so-gross als bei der südlichen.

Die bedeutende Erhöhung der Anlagekosten der östlichen Staatsbahn im Jahre 1856 wurde dadurch bewirkt, dass in diesem Jahre die Anlagekosten der neu eröffneten Strecken von Oswięcim nach Trzebinia und von Krakau nach Debica in die Uebersicht VI aufgenommen wurden. Rücksichtlich des hohen Ansatzes in der Ausgabs-Hauptrubrik III „Fahr-Fundus instructus“ bei der östlichen Staatsbahn für das Jahr 1855 muss auf den Umstand hingewiesen werden, dass wegen der voraussichtlich baldigen Eröffnung der eben erwähnten Strecken bereits in diesem Jahre viele Anschaffungen von Fahrbetriebs-Mitteln erfolgten, welche mit ihren Kosten in die für das Jahr 1855 gelieferte Darstellung eingestellt erscheinen und daher schon in diesem Jahre eine auffallende Vermehrung des Anlage-Capitales der östlichen Staatsbahn zur Folge hatten.

Die am Schlusse der Tabelle VI ausgeführte Darstellung des Gesamtanlage-Capitales der Staatsbahnen am Ende der Jahre 1855 und 1856 ist in der nachfolgenden Beilage zu jener Tabelle noch übersichtlicher und nach den einzelnen Haupt- und Unter-Ausgabsrubriken gesondert dargestellt.

Wird nämlich zu den im vorausgegangenen Verwaltungs-Berichte (Seite 102 und 103) für den Anfang des Jahres 1854 ausgewiesenen Unterabtheilungen der Kosten der südlichen Staatsbahn, I. und II. Section, und der östlichen Bahn die Vermehrung dieser Beträge im Laufe des gedachten Jahres (siehe den bezogenen Verwaltungs-Bericht Seite 106 und 107) addirt, so erhält man die einzelnen Unter-Rubriken der Anlage-Kosten für den Schluss des Jahres 1854 oder für den Anfang des Jahres 1855, und auf gleiche Weise mit Benützung der Uebersicht VI des vorliegenden Berichtes die betreffenden Posten für den Schluss der Jahre 1855 und 1856, oder für den Anfang der Jahre 1856 und 1857.

Die diessfälligen Angaben über die südliche Staatsbahn, I. und II. Section, für den Schluss des Jahres 1855 oder den Anfang des Jahres 1856 wurden nicht bloss für beide Bahnen gesondert aufgeführt, sondern auch in einer weiteren Spalte der gedachten Beilage zur Uebersicht VI wegen der im letztgenannten Jahre erfolgten Vereinigung beider Sectionen in Bezug auf die ganze Ausdehnung der südlichen Staatsbahn zusammengefasst.

Nach den Angaben dieser Tabelle betragen die Anlagekosten der in Aerarial-Regie betriebenen österreichischen Staatsbahnen mit Anfang des Jahres

	Gulden
1855 bei einer Länge von 70.61 Meilen die Summe von	81,174.132
1856 „ „ „ „ 70.61 „ „ „ „	85,922.839
1857 „ „ „ „ 88.38 „ „ „ „	100,256.681

Wie es sich von selbst versteht, gelten diese Zahlen der Reihe nach auch für die betreffenden Bahnen bezüglich des Schlusses der Jahre 1854, 1855 und 1856.

Beilage zur Uebersicht VI. Kosten der Bauanlagen und Betriebseinrichtungen der mit Schluss der Jahre 1854, 1855 und 1856 im Aerarial-Betriebe gestandenen österreichischen Staats-Eisenbahnen.

Gegenstand der Auslagen	Südliche, Section I von Wien bis Laxenburg, respective bis Oedenburg und Mürzzuschlag				Südliche, Section II von Mürzzuschlag bis Laibach		Oestliche von Krakau bis an die preus- sische, respective russisch- polnische Gränze		Gesamt- summe	Südliche, Section I von Wien bis Laxenburg, respective bis Oedenburg und Mürzzuschlag				Südliche, Section II von Mürzzuschlag bis Laibach		Südliche, Section I und II von Wien bis Laibach, respective bis Laxenburg und Oedenburg		Oestliche von Krakau bis an die preus- sische, respective russisch- polnische Gränze		Gesamt- summe	Südliche, von Wien bis Laibach, respective bis Laxenburg und Oedenburg		Oestliche, von Oswiecim bis Debica, respective bis an die preus- sische und russisch-polnische Gränze		Gesamt- summe
	20-18 Meilen		41-53 Meilen		8-90 Meilen		70-61 Meilen			20-18 Meilen		41-53 Meilen		61-71 Meilen		8-90 Meilen		70-61 Meilen			61-71 Meilen		26-67 Meilen			88-38 Meilen
	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	
G u l d e n																									
mit Anfang des Jahres 1855 (oder mit Schluss des Jahres 1854)												mit Anfang des Jahres 1856 (oder mit Schluss des Jahres 1855)												mit Anfang d. J. 1857 (oder mit Schluss d. J. 1856)	
I. Vorauslagen und Tracirung	144.540		53.066		17.047	214.653		144.540		53.066		17.047	214.653		197.606		17.047	214.653		197.606		51.035	248.641		
II. Bauauslagen, und zwar:																									
Grund- und Realitäten-Einlösung	681.061		1.347.223		155.762		691.663		1.353.671		2.045.334		158.269		2.102.913		441.382		2.102.913		441.382				
Unter- und Brückenbau	18.524.499		17.375.461		782.567		19.200.082		17.634.997		36.835.079		813.144		39.055.775		5.408.388		39.055.775		5.408.388				
Oberbau	7.404.506		6.833.674		810.257		7.809.442		7.441.678		15.251.120		818.833		15.941.937		5.261.377		15.941.937		5.261.377				
Gebäude-Errichtung	2.787.183		3.574.124		447.221		2.939.211		3.614.384		6.553.595		474.750		6.777.389		1.032.718		6.777.389		1.032.718				
Einfriedung der Bahn und Gebäude	88.923		58.064		162		92.825		58.083		150.908		162		156.068		1.832		156.068		1.832				
Zinsen für Passiv-Capitale	343.835						343.835				343.835				343.835		88.094		343.835		88.094				
Bei der Ablösung der Bahnen von den bestandenen Privat-Gesellschaften zur Berichtigung übernommene Passiv-Rückstände	6.146.190						6.146.190				6.146.190				6.146.190				6.146.190						
	35.978.197		29.188.546		2.195.969	67.362.712		37.225.248		30.102.813		67.328.061		2.265.158	69.593.219				70.526.107				12.233.791	82.759.898	
III. Fahr-Fundus instructus, und zwar:																									
Locomotive und Tender	2.204.033		2.928.025		260.222		2.425.113		3.128.025		5.553.138														
Personen- und Last-Wagen, dann Schneepflüge	1.958.310		2.765.832		376.710		2.633.912		3.130.820		5.764.732				1.645.942	12.963.812						11.317.870	2.350.143	13.668.013	
	4.162.343		5.693.857		636.932	10.493.132		5.059.025		6.258.845		11.317.870													
IV. Einrichtung der Gebäude und Werkstätten	319.397		787.739		129.816	1.236.952		327.878		787.739		1.115.617		137.912	1.253.529				1.209.493				245.722	1.455.215	
V. Bau-Regie und sonstige Auslagen	812.360		823.117		231.206	1.866.683		839.796		826.624		1.666.420		231.206	1.897.626				1.089.566				435.348	2.124.914	
Zusammen	41,416.837		36,546.325		3,210.970	81,174.132		43,596.487		38,029.087		81,625.574		4,297.265	85,922.839				84,940.642				15,316.039	100,256.681	
Auf 1 Meile entfielen	2,052.371		879.998		360.783	1,149.612		2,160.381		915.702		1,322.728		482.839	1,216.865				1,376.449				574.280	1,134.382	
Vertheilt man dagegen die eben ausgewiesenen Gesamtkosten auf das den Tarifen zu Grunde gelegte Meilenausmaass, so entfielen auf 1 Meile	(22½ Meile) 1,840.748	(41½ Meile) 880.634	(9½ Meile) 337.997	(73½ Meile) 1,104.410	(22½ Meile) 1,937.622	(41½ Meile) 916.364	(64 Meilen) 1,275.400	(9½ Meile) 452.344	(73½ Meile) 1,169.018	(64 Meilen) 1,327.198	(28 Meilen) 547.001	(92 Meilen) 1,089.747													

Es entfiel von den Kosten aller Bahnen

mit Anfang der Jahre	1855	1856 und	1857
oder mit Schluss der Jahre	1854	1855 „	1856
auf 1 Meile der wirklichen Bahn-	G u l d e n		
länge der Betrag von	1,149.612; 1,216.865;	1,134.382	
und auf jede Meile der dem Tarife			
zu Grunde gelegten Längenmaasse			
der Betrag von	1,104.410; 1,169.018;	1,089.747	

Auf jede Meile der wirklichen			
Länge entfiel bei der			
südlichen Staatsbahn, I. S.,	2,052.371; 2,160.381	}	1,322.728; 1,376.449
„ „ II. „	879.998; 915.702		
östlichen „ . . .	360.783; 482.839;		574.280

Auf jede Meile der tarifmässigen			
Länge bei der			
südlichen Staatsbahn, I. S.,	1,840.748; 1,937.622	}	1,275.400; 1,327.198
„ „ II. „	880.634; 916.364		
östlichen „ . . .	337.997; 452.344;		547.001

Werden die Beträge der vorangegangenen Beilage zur Uebersicht VI nach den verschiedenen Bahnen und nach den fünf Ausgabs-Hauptrubriken mit der in Meilen ausgedrückten Bahnlänge verglichen, und die Ansätze dieser fünf Rubriken in Procenten des Gesamtanlage-Capitales der betreffenden Bahnen ausgedrückt, so ergab sich für den Schluss der Jahre 1855 und 1856 folgende Zusammenstellung, aus welcher man entnehmen kann, in welcher Weise sich die Gesamtkosten der Bahnen auf die einzelnen Ausgabs-Rubriken vertheilten.

In nachbenannten Ausgabs - Haupt - Rubriken	wurden					
	auf der südlichen, Sect. I,		auf der südlichen, Sect. II,		auf der südlichen, Sect. I u. II	
	auf 1 Meile Gulden	in Procenten der Gesamtkosten	auf 1 Meile Gulden	in Procenten der Gesamtkosten	auf 1 Meile Gulden	in Procenten der Gesamtkosten
	bis zum Schlusse					
I. Vorauslagen	7.163	0·33	1.278	0·14	3.202	0·24
II. Bauten	1,844.660	85·38	724.845	79·16	1,091.040	82·48
III Fahr-Fundus instructus .	250.695	11·61	150.707	16·46	183.404	13·87
IV. Einrichtung der Gebäude und Werkstätten	16.248	0·75	18.968	2·07	18.078	1·37
V. Bau-Regie.	41.615	1·93	19.904	2·17	27.004	2·04
Zusammen	2,160.381	.	915.702	.	1,322.728	.

Die gleiche Darstellung in Bezug auf den Schluss des Jahres 1854 wurde für die südliche und östliche Bahn in dem vorausgegangenen Verwaltungs-Berichte Seite 112 und 113 geliefert.

Dass sich die südliche und östliche Staatsbahn in Bezug auf die Durchschnittskosten aller Bahnen für jede Meile, welche 1,216.865 Gulden am Schlusse des Jahres 1855 und 1,134.382 Gulden am Schlusse des Jahres 1856 betragen, gerade das Gegengewicht halten, geht schon aus dem Umstande hervor, weil nur die genannten beiden Bahnen im vorliegenden Verwaltungs-Berichte in Betracht kommen.

Gegenüber diesen Durchschnittskosten auf eine Meile stellte sich

	1855	1856
die südliche Staatsbahn höher um Percent	8·70;	21·33
„ östliche „ niedriger um Percent	60·32;	49·37

Der am Schlusse des Jahres 1856 durchschnittlich auf eine Meile entfallende Betrag hat sich im Vergleiche zu dem Jahre 1855 um 82.483 Gulden vermindert.

Die Umstände, welche auf die Herstellungskosten der südlichen Staatsbahn anderen Bahnen gegenüber einen sehr erhöhenden Einfluss übten, wurden bereits in dem vorausgegangenen Verwaltungs-Berichte auseinandergesetzt.

Hierbei wurde namentlich auf die grossen Kosten der Semmering-Gebirgsbahn hingewiesen, welche sich zu Ende des Jahres 1854 schon auf 21,340.360 Gulden beliefen.

Da diese Bahnstrecke ihrer eigenthümlichen Verhältnisse halber ein besonderes Interesse bietet und wegen ihrer Kostspieligkeit bei der Nachweisung der Anlagekosten der Staatsbahnen eine besonders wichtige Rolle spielt, so wird mit Nachfolgendem noch eine Darstellung der Kosten der Semmering-Bahn am Schlusse der beiden Jahre 1855 und 1856 geliefert. Zugleich wird für jede der einzelnen

verausgabt

auf der östlichen		im Durchschnitte aller Bahnen		auf der südlichen		auf der östlichen		im Durchschnitte beider Bahnen	
auf 1 Meile Gulden	in Procenten der Gesamtkosten	auf 1 Meile Gulden	in Procenten der Gesamtkosten	auf 1 Meile Gulden	in Procenten der Gesamtkosten	auf 1 Meile Gulden	in Procenten der Gesamtkosten	auf 1 Meile Gulden	in Procenten der Gesamtkosten
des Jahres 1855				bis zum Schlusse des Jahres 1856					
1.915	0.40	3.040	0.25	3.202	0.23	1.914	0.33	2.813	0.25
254.512	52.71	985.600	80.99	1,142.864	83.03	458.710	79.88	936.410	82.55
184.938	38.30	183.597	15.09	183.404	13.33	88.119	15.34	154.651	13.63
15.496	3.21	17.753	1.46	19.600	1.42	9.213	1.61	16.465	1.45
25.978	5.38	26.875	2.21	27.379	1.99	16.324	2.84	24.043	2.12
482.839	.	1,216.865	.	1,376.449	.	574.280	.	1,134.382	.

Ausgabs-Rubriken die Vermehrung der Kosten nachgewiesen, welche sich noch im Laufe des Jahres 1856 für diese Bahnstrecke ergeben hat.

Gegenstand der Auslagen	für die Semmering-Gebirgsbahn von Gloggnitz bis Mürzzuschlag mit einer Länge von 5.49 Meilen					
	mit Ende des Jahres 1855		im Laufe des Jahres 1856		mit Ende des Jahres 1856	
	Einzel	Zusammen	Einzel	Zusammen	Einzel	Zusammen
	G u l d e n					
I. Vorauslagen und Tracirung . . .	.	21.857	.	.	.	21.857
II. Bauauslagen, und zwar:						
Grund- und Realitäten-Einlösung . . .	38.754	.	48.960	.	87.714	
Unter- und Brückenbau	15,166.868	.	1,045.004	.	16,211.872	
Oberbau	4,034.691	.	.	.	4,034.691	
Gebäude-Errichtung	1,125.938	.	30.612	.	1,156.550	
Einfriedung der Bahn und Gebäude . .	7.934	20,374.185	199	1,124.775	8.133	21,498.960
III. Fahr-Fundus instructus, und zwar:						
Locomotive und Tender	819.836	.	.	.	819.836	
Personen- und Last-Wagen, dann Schneepflüge	631.995	1,451.831	.	.	631.995	1,451.831
IV. Einrichtung der Gebäude und Werkstätten . . . . .	.	116.223	.	150	.	116.373
V. Bau-Regie und sonstige Auslagen . .	.	311.417	.	23.046	.	334.463
Zusammen . . . . .	.	22,275.513	.	1,147.971	.	23,423.484
Auf 1 Meile der wirklichen Länge der Semmering-Strecke entfällt daher von den eben ausgewiesenen Gesamtsummen . . . . .	.	4,057.470	.	209.103	.	4,266.573

Auf eine Meile der Bahnlänge des Semmerings entfällt daher mit Schluss des Jahres

1855 die Summe von 4,057.470 Gulden,

1856 „ „ „ 4,266.573 „

von dem bis Ende der genannten Jahre aufgelaufenen Gesamtherstellungskosten.

Von der noch im Laufe des Jahres 1856 stattgefundenen Vermehrung des bis Anfang dieses Jahres vorhandenen Anlage-Capitales kömmt auf eine Meile die Summe von 209.103 Gulden.

Bei dieser Berechnung wurde die Länge der Semmering-Bahn mit 5.49 Meilen zu Grunde gelegt, indem darin (wie im vorausgegangenen Verwaltungs-Berichte) die Länge der Station Müzzzuschlag mit 0.13 Meilen mitbegriffen ist.

Wenn die Herstellungskosten bei der östlichen Staatsbahn nicht bloss bei Weitem niedriger als bei der südlichen, sondern auch überhaupt geringer als bei den meisten Locomotiv-Bahnen Europa's sich herausstellen, erklärt sich diess aus dem Umstande, dass sie im Unterbaue, welcher unter allen Ausgabsposten den grössten Betrag in Anspruch nimmt, grösstentheils nur für ein einfaches Geleise ausgeführt ist. Ein fernerer Grund ihrer Wohlfeilheit liegt darin, weil die Strecke älteren Bestandes (von Krakau bis an die preussische und russisch-polnische Gränze) als eine Local-Bahn betrachtet und daher der Aufwand für Erdarbeiten unter Verzichtleistung auf günstigere Niveau-Verhältnisse möglichst beschränkt worden war, weil ferner viele Bauwerke nur leicht ausgeführt oder bis zur nächsten Umstaltung bloss provisorisch errichtet wurden.

Nimmt man noch einmal die oben auf Seite 112 und 113 angeführte Tabelle zur Hand, und vergleicht die Beträge, welche von den auf eine Meile vertheilten Ausgabs-Bestandtheilen auf die südliche und östliche Staatsbahn entfallen, so zeigen sich dieselben in beiden Verwaltungs-Jahren 1855 und 1856, wie es sich nach dem früher Gesagten von selbst versteht, bei der südlichen grösser als bei der östlichen; nur in der Ausgabs-Hauptrubrik III „Fahr-Fundus instructus“ zeigt die östliche Bahn am Ende des Jahres 1855 für eine Meile grössere Kosten als die südliche (vereint betrachtet), da bereits in dem gedachten Jahre ein Theil der schon erwähnten bedeutenden Anschaffungen von Fahrbetriebs-Mitteln für die im nächsten Jahre zur Eröffnung kommenden neuen Strecken der östlichen Bahn erfolgte.

Betrachtet man in derselben Beziehung die beiden Sectionen der südlichen Bahn im Jahre 1855, so behauptet in der Kostenhöhe die erste Section bei allen Ausgabs-Rubriken den Vorrang vor der zweiten Section, nur in der Rubrik IV „Einrichtung der Gebäude und Werkstätten“ übertrifft die zweite Section die erste, welche letztere überhaupt als eine vorzüglich theuere Bahnstrecke sich darstellt.

Hebt man endlich in der auf Seite 112 und 113 gelieferten Tabelle die grössten und kleinsten Percent-Antheile von den Gesamtkosten hervor, welche die einzelnen Ausgabs-Rubriken auf den verschiedenen Bahnen in Anspruch nahmen, so ergibt sich Folgendes:

In den nachbenannten Ausgabs-Hauptrubriken kam vor	der grösste Antheil		der kleinste Antheil		im Durchschnitt aller Bahnen mit Per-centen	der grösste Antheil		der kleinste Antheil		im Durchschnitt aller Bahnen mit Per-centen
	auf der Bahn	mit Per-centen	auf der Bahn	mit Per-centen		auf der Bahn	mit Per-centen	auf der Bahn	mit Per-centen	
	am Schlusse des Jahres 1855					am Schlusse des Jahres 1856				
I. Vorauslagen . . .	östl.	0·40	südl., Sect. II	0·14	0·25	östl.	0·33	südl.	0·23	0·25
II. Bauten	südl., Sect. I	85·38	östl.	32·71	80·99	südl.	83·03	östl.	79·88	82·53
III. Fahr-Fundus instructus	östl.	38·30	südl., Sect. I	11·61	15·09	östl.	15·34	südl.	13·33	13·63
IV. Einrichtung der Gebäude etc. . . .	detto	3·21	detto	0·75	1·46	detto	1·61	detto	1·42	1·45
V. Regie	detto	5·38	detto	1·93	2·21	detto	2·84	detto	1·99	2·12

Bei der südlichen Staatsbahn, I. Section, am Schlusse des Jahres 1855 und bei der vereinigten südlichen am Ende des Jahres 1856 haben daher die Auslagen für Bauten einen so bedeutenden Antheil am gesammten Anlage-Capitale genommen, dass die Percent-Antheile, welche die Höhe der übrigen vier Ausgabs-Rubriken andeuten, sehr in den Hintergrund treten mussten, während bei der östlichen, wo die Auslagen für Bauten verhältnissmässig keinen so grossen Bestandtheil der Anlage-Kosten ausmachen, der für die übrigen Rubriken sich ergebende Aufwand in beiden Verwaltungs-Jahren einen grösseren Theil der Gesamtkosten bildet.

B. Ueber die Ergebnisse des Betriebes.

Die Betriebs-Ergebnisse der in den Verwaltungs-Jahren 1855 und 1856 noch in der Aerial-Regie gestandenen Staats-Eisenbahnen, werden, wie für das Jahr 1854, in drei Hauptabtheilungen dargestellt, und zwar umfasst die erste

Uebersicht VII. Ueber die Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel auf den im Verwaltungs-Jahre

Benennung der Bahnen	Die Fahrbetriebs-Mittel hatten													
	die Locomotive							die Wagen						
	in der Zahl von	mit einer Lei- stungs- fähigkeit von Pferde- kräften	hatten Nutzmeilen zurückgelegt				die Personen-Wagen							
			bei Personen- und gemischten Zügen	bei Lastzügen	zusammen	im Durch- schnitte jede Loco- motive	in der Zahl von	mit Achsen in der Zahl von	mit eigenem Gewichte von Centnern	mit Sitz- plätzen in der Zahl von	hatten Achsmeilen zurückgelegt			
										zusammen	im Durch- schnitte 1 Wagen			
im Jahre 1855														
Süd- liche	Sect. I	22 $\frac{1}{2}$	90	16.227	78.878	46.661	125.539	1.394·9	190	755	33.740	9.972	1,673.023	8.805
	„ II	41 $\frac{1}{2}$	99	11.880	97.184	109.618	206.802	2.088·9	103	412	18.340	5.524	1,659.593	16.113
Oestliche . . .		9 $\frac{1}{2}$	23	3.809	17.505	15.821	33.326	1.448·9	36	104	4.921	1.846	118.974	3.305
Summe . .		73 $\frac{1}{2}$	212	31.916	193.567	172.100	365.667	1.724·8	329	1.271	57.001	17.342	3,451.590	10.491
im Jahre 1856														
Südliche . . .		64	209	32.789	181.880	155.953	337.833	1.616·4	314	1.251	65.410	16.716	3,917.841	12.477
Oestliche . . .		28	36	5.259	39.119	19.853	58.972	1.638·1	42	122	5.891	2.058	319.580	7.609
Summe . .		92	245	38.048	220.999	175.806	396.805	1.619·6	356	1.373	71.301	18.774	4.237.421	11.903

Abtheilung die Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel, die zweite die ausgeführten Personen- und Sachen-Transporte, die dritte die Einnahmen und Ausgaben nebst den Einnahms-Überschüssen und deren Einfluss auf die Verzinsung des Anlage-Capitales.

I. Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel.

Die im Laufe der vorgenannten Jahre auf den österreichischen Staatsbahnen stattgefundene Bewegung der Fahrbetriebs-Mittel ist in der folgenden Uebersicht VII zusammengestellt, in welcher sowohl die in Wegmeilen ausgedrückten Bewegungen auf den eigenen Bahnen, als auch die Bewegungen fremder Wagen auf jeder einzelnen Staatsbahn von einander getrennt nachgewiesen sind.

Aerarial-Betriebe gestandenen k. k. österr. Staatsbahnen im Verlaufe der 1855 und 1856.

folgende Bewegungen gemacht											auf 1 Locomotiv - Nutzmeile entfielen			
und zwar														
die Lastwagen											Personen- und Lastwagen zusammen im Ganzen Achsmeilen zurückgelegt	Personen-wagen-Achsmeilen nach den Personen-Fahrtmeilen	Lastwagen-Achsmeilen nach den Last-Fahrtmeilen	im Durch-schnitte in Personen- und Lastwagen-Achsmeilen
der eigenen Bahn						der fremden Bahnen hatten Achsmeilen zurückgelegt	der eigenen und fremden Bahnen hatten Achsmeilen zurückgelegt							
in der Zahl von	mit Achsen in der Zahl von	mit eigenem Gewichte von Centnern	mit der Ladungs-fähigkeit von Centnern	hatten Achsmeilen zurückgelegt zusammen	im Durch-schnitte 1Wagen	Achsmeilen	Achsmeilen							
im Jahre 1855														
474	1.665	69.930	79.340	1,667.764	3.518	1,329.852	2,997.616	4,670.639	21·2	64·2	37·2			
873	2.948	128.910	145.240	5,211.632	5.970	1,330.608	6,542.240	8,201.833	17·1	59·7	39·6			
332	897	35.017	49.765	559.857	1.686	618.720	1,178.577	1,297.531	6·7	74·5	38·9			
1.679	5.510	233.857	274.345	7,439.253	4.431	3,279.180	10,718.433	14,170.023	17·8	62·3	38·8			
im Jahre 1856														
1.679	5.281	224.000	283.620	8,046.447	4.792	1,408.417	9,454.864	13,372.705	21·5	60·6	39·6			
455	1.143	46.588	72.030	1,417.209	3.115	929.669	2,346.878	2,666.458	8·2	118·2	45·2			
2.134	6.424	270.588	355.650	9,463.656	4.435	2,338.086	11,801.742	16,039.163	19·2	67·1	40·4			

a. Bewegungen der Locomotive.

Zu Ende 1855 waren 212 Locomotive vorhanden und diese haben im Laufe desselben zusammen 365.667 Nutzmeilen zurückgelegt. Sonach hat in diesem Jahre durchschnittlich jede Locomotive 1.724·8 oder täglich 4·7 Nutzmeilen zurückgelegt.

Von den mit Ende 1856 vorhandenen 245 Locomotiven sind im Laufe dieses Jahres zusammen 396.805 Nutzmeilen zurückgelegt worden, wornach auf jede einzelne 1.619·6 oder täglich 4·4 Nutzmeilen entfielen.

Auf den einzelnen Bahnen dagegen legte zurück:

im J. 1855 auf der südl. Bahn, S. I, jede Locomotive	1.394·9 M. od. tägl. 3·8 M.
" " " " " II " "	2.088·9 " " " 5·7 "
" " östl. " " "	1.448·9 " " " 3·9 "
im J. 1856 auf der südl. Bahn jede Locomotive	1.616·4 M. od. tägl. 4·4 M.
" " östl. " " "	1.638·1 " " " 4·5 "

Die grösste Leistung entfiel daher auf die Locomotive der südlichen Bahn, Section II, im Jahre 1855 und die geringste auf die südliche Bahn, Section I, in demselben Jahre.

Im Durchschnitte sind sämtliche Locomotive im Jahre 1855 mehr als im Jahre 1856 in Anspruch genommen worden.

Wie im vorjährigen Verwaltungs-Berichte, sind auch in dem gegenwärtigen in der nachgewiesenen Anzahl Nutzmeilen die durch Locomotive geleisteten Reserve-Dienste und Wagen-Verschiebungen, so wie auch die im kalten Zustande beförderten Maschinen nicht inbegriffen, da solche Dienstleistungen nicht als Nutzmeilen berechnet werden können.

Von den durch die Locomotive zurückgelegten Nutzmeilen entfielen im Jahre 1855 im Durchschnitte auf eine Bahnmeile 4.975 und auf jeden Tag 13·63, im Jahre 1856 auf eine Bahnmeile 4.313 und auf jeden Tag 11·82 Nutzmeilen.

Die Zahl der in jeder Richtung und auf der ganzen Länge sämtlicher Bahnen im Verkehre gestandenen Züge betrug daher im Durchschnitte im Jahre 1855 6·81 und im Jahre 1856 5·91 oder die Hälfte der auf einen Tag und eine Bahnmeile entfallenden Nutzmeilen.

Auf den einzelnen Bahnen stellte sich die Zahl der Züge heraus wie folgt:

Auf nachbenannten Bahnen	entfielen auf eine Bahnmeile		
	für das Jahr	für den Tag	Nutzfahrten in jeder Richtung
	Nutzmeilen		Zahl
	i m J a h r e 1 8 5 5		
Südliche { Section I . . .	5.579	15·28	7·64
{ Section II . . .	4.983	13·63	6·82
Oestliche	3.508	9·61	4·80
	i m J a h r e 1 8 5 6		
Südliche	5.279	14·46	7·23
Oestliche	2.106	5·77	2·88

Nach diesem wurden die meisten Fahrten im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section I, die wenigsten im Jahre 1856 auf der östlichen Bahn gemacht.

b. Bewegungen der Personen-Wagen.

Im Jahre 1855 haben die auf den österreichischen Staatsbahnen vorhandenen 329 Personen-Wagen mit 1.271 Achsen zusammen 3,451.590 Achsmeilen zurückgelegt, wovon im Durchschnitte auf 1 Wagen 10.491 und auf 1 Achse 2.716 Meilen entfielen. Im Jahre 1856 wurden von den 356 Personen-Wagen mit 1.373 Achsen zusammen 4,237.421 Achsmeilen zurückgelegt, wovon auf 1 Wagen 11.903 und auf 1 Achse 3.086 Meilen entfielen.

An jedem Tage des Jahres 1855 ist von einem Personen-Wagen der durchschnittliche Weg von 28·7 Achsmeilen und von einer Achse der Weg von 7·4 Achsmeilen zurückgelegt worden. Im Jahre 1856 entfielen auf einen jeden Personen-Wagen 32·6 und auf jede Achse 8·5 Achsmeilen.

Bei den einzelnen Bahnen gestalteten sich diese Verhältnisse folgendermassen:

Auf nachbenannten Bahnen	haben zurückgelegt					
	im ganzen Jahre			durchschnittlich in 1 Tag		
	alle vorhandenen Personen-Wagen	im Durchschnitte		1 Wagen	1 Achse	
		1 Wagen	1 Achse			
Achsmeilen						
im Jahre 1855						
Südliche {	Section I	1,673.023	8.805	2.216	24·1	6·1
	Section II	1,659.593	16.113	4.028	44·1	11·0
Oestliche	118.974	3.305	1.144	9·1	3·1	
im Jahre 1856						
Südliche	3,917.844	12.477	3.131	34·2	8·6	
Oestliche	319.580	7.609	2.619	20·8	7·2	

Am meisten wurden daher die Personen-Wagen im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section II, und im Jahre 1856 auf der vereinigten südlichen Bahn benützt.

c. Bewegungen der Lastwagen.

Im Jahre 1855 wurden von den vorhandenen 1.679 Lastwagen mit 5.510 Achsen zusammen auf den eigenen Bahnen 7.439.253 Achsmeilen, daher von 1 Wagen im Durchschnitte 4.431 und von 1 Achse 1.350 Meilen zurückgelegt. Von den im Jahre 1856 vorhandenen 2.134 Lastwagen mit 6.424 Achsen sind im Ganzen auf den eigenen Bahnen 9,463.656 Achsmeilen, daher von 1 Wagen 4.435 und von 1 Achse 1.473 Meilen zurückgelegt worden.

Demnach entfielen auf jeden Tag und Wagen im Jahre 1855 und 1856 durchschnittlich 12·1 Achsmeilen; auf 1 Achse entfielen im Jahre 1855 3·7 und im Jahre 1856 4·0 Meilen.

Was den auf fremden Bahnen geleisteten Dienst anbelangt, so wird, wie im Jahre 1854, auch in den Jahren 1855 und 1856 demselben die Annahme zu Grunde gelegt, dass die Wagen der Staatsbahnen auf den fremden Bahnen eben so viele Achsmeilen zurückgelegt haben, als umgekehrt die fremden Wagen auf den Staatsbahnen.

Die Gesamtzahl der von den eigenen und fremden Wagen auf den Staatsbahnen zurückgelegten Achsmeilen betrug im Jahre 1855 10,718.433 und im Jahre 1856 11,801.742 Meilen, welche Zahlen daher gleichzeitig die gesammten von den Staatsbahn-Wagen zurückgelegten Achsmeilen repräsentiren.

Auf 1 Wagen entfielen somit durchschnittlich im Jahre 1855 6.384 Achsmeilen und im Jahre 1856 5.530 Achsmeilen. Ferner entfielen Achsmeilen:

1855 auf 1 Tag	17·6	1856 auf 1 Tag	15·2
„ 1 Achse im Jahre . . .	1.945	„ 1 Achse im Jahre . . .	1.838
„ 1 „ für 1 Tag	5·4	und „ 1 „ für 1 Tag . . .	5·0

Folgendes ergab sich auf den einzelnen Bahnen:

Auf nachbenannten Bahnen	haben zurückgelegt				
	im ganzen Jahre			durchschnittlich in 1 Tag	
	alle vorhandenen Lastwagen	im Durchschnitte		1 Wagen	1 Achse
		1 Wagen	1 Achse		
Achsmeilen					
im Jahre 1855					
Südliche { Section I	2,997.616	6.324	1.800	17·3	4·9
{ Section II	6,542.240	7.494	2.219	20·5	6·1
Oestliche	1,178.577	3.549	1.314	9·7	3·6
im Jahre 1856					
Südliche	9,454.864	5.631	1.790	15·4	4·9
Oestliche	2,346.878	5.158	2.053	14·1	5·6

Am meisten wurden daher die Lastwagen im Jahre 1855 auf der südlichen, Section II, und im Jahre 1856 auf der ganzen südlichen Bahn benützt.

Gegenüber den Personen-Wagen war die Benützung der Lastwagen eine bedeutend geringere, denn jede Personenwagen-Achse hat im Durchschnitte in beiden Jahren den 2·1fachen Weg einer Lastwagen-Achse zurückgelegt. Der Grund hiervon ist die geringere Fahrgeschwindigkeit der Lastzüge und deren längerer Aufenthalt in den Stationen, namentlich aus Anlass des Auf- und Abladens der Frachten.

Auf den einzelnen Bahnen ergab sich in dieser Beziehung folgendes Verhältniss. Der von jeder Personenwagen-Achse zurückgelegte Weg betrug:

1855 auf der südl. Bahn, S. I, das 1·2fache	1856 auf der südlichen Bahn das 1·7fache
„ „ „ „ „ II, „ 1·8 „	„ „ östlichen „ „ 1·3 „
„ „ östl. „ „ 1·8 „	

II. Personen- und Sachen-Transporte.

In der nachfolgenden Uebersicht VIII wurde von jeder Bahn die Zahl der transportirten Personen, getrennt nach den gewöhnlichen Reisenden (aller drei Wagen-Classen zusammengenommen) und nach der transportirten Militär-Mannschaft, so wie das Gewicht der transportirten Sachen, getrennt nach Reisegepäck, Eilgut,

Uebersicht VIII. Ueber die ausgeführten Personen- und Sachen-reichischen Staats-Eisenbahnen im

Benennung der Bahnen	Durch die ausgeführten Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel sind befördert worden						
	Personen			Sachen			
	in allen 3 Wagen- Classen	Militär	Zusammen	Reise- gepäck und Eilgut	ordinäre Frachten	Regie- Frachten	Zusammen
	Zahl			Centner			
	i m J a h r e 1 8 5 5						
Süd- liche	1,864.994	128.895	1,993.889	180.306	5,693.190	1,018.221	6,891.717
{ Sect. I.							
{ Sect. II	600.641	172.395	773.036	78.809	6,692.000	1,605.821	8,376.630
Oestliche . .	100.456	18.765	119.221	56.891	2,695.533	348.873	3,101.297
Summe .	2,566.091	320.055	2,886.146	316.006	15,080.723	2,972.915	18,369.644
	i m J a h r e 1 8 5 6						
Südliche . . .	2,613.139	145.098	2,758.237	186.258	10,199.522	2,790.377	13,176.157
Oestliche . . .	230.678	62.264	292.942	69.449	3,420.384	321.913	3,811.746
Summe .	2,843.837	207.362	3,051.199	255.707	13,619.906	3,112.290	16,987.903

So summarisch diese Uebersicht auch ist, so liefert sie dennoch ein Bild der allgemeinen Verkehrs-Verhältnisse jeder Bahn, und durch Anreicherung weiterer Nachweisungen wird daraus die Darstellung der speciellen Verhältnisse des Verkehrs auf den einzelnen Bahnen und ihre Vergleichung entwickelt werden.

Eine solche Nachweisung liefert der nachfolgende Ausweis über den Verkehr jeder einzelnen Station mit Personen, dann mit ordinären und Regie-Frachten. Aus

dann nach ordinären und Regie-Frachten, ohne Rücksicht auf die Entfernung, auf welcher die Beförderung stattfand, nachgewiesen. Ferner wurde zugleich ersichtlich gemacht, wie sich die Personen und Sachen nach den vorerwähnten Unterscheidungen auf die Einheit der Bahnlänge und wie sich dieselben im Allgemeinen auf die Einheit der Personen- und Lastwagen-Achsen, dann auf die Einheit der Sitzplätze bei den Personen-Wagen und beziehungsweise auf die Einheit der Ladungsfähigkeit bei den Lastwagen vertheilten.

Transporte auf den im Aerarial-Betriebe gestandenen k. k. öster-Verläufe der Jahre 1855 und 1856.

Es entfielen von den beförderten										
Personen, und zwar in allen 3 Wagen - Classen und Militär					Sachen, und zwar Reisegepäck, Eilgut, ordinäre und Regie-Frachten					
nämlich			auf eine Personen- wagen- Achse	auf einen Sitz- platz	nämlich				auf eine Last- wagen- Achse	auf einen Centner der Ladung- fähigkeit
Personen aller 3 Classen	Militär	Zu- sammen			Reise- gepäck und Eilgut	ordinäre Frachten	Regie- Frachten	Zusammen		
auf eine Bahnmeile			auf eine Bahnmeile							
Zahl					Centner					
im Jahre 1855										
82.888	5.729	88.617	2.641	200·0	8.013	253.031	45.254	306.298	4.139	79·01
14.473	4.154	18.627	1.876	140·0	1.899	161.253	38.695	201.847	2.841	54·37
10.574	1.975	12.549	1.146	65·0	5.989	283.740	36.723	326.452	3.437	62·92
34.913	4.354	39.267	2.271	166·4	4.299	205.180	40.448	249.927	3.334	63·29
im Jahre 1856										
40.831	2.267	43.098	2.205	165·0	2.910	159.367	43.600	205.877	2.495	45·71
8.238	2.224	10.462	2.401	142·4	2.480	122.157	11.497	136.134	3.334	50·65
30.911	2.254	33.165	2.222	162·5	2.779	148.043	33.829	184.651	2.644	46·73

demselben sind auch die Verhältnisse zu entnehmen, in welchen sich die Zahl der beförderten Personen und die Menge der transportirten Sachen, ordinären und Regie-Frachten auf die einzelnen Stationen jeder Bahn vertheilte, wobei rücksichtlich der Frachten bemerkt werden muss, dass bei jeder Station das an andere Stationen der eigenen Bahn und auf fremde Bahnen entsendete, so wie das von fremden Bahnen an die bezügliche Station angelangte Fracht-Quantum zusammen-genommen angegeben worden ist.

Ausweis

über den Verkehr an Personen, dann ordinären und Regie-Frachten auf den einzelnen Stationen der nachbenannten österreichischen Staats-Eisenbahnen.

Die nachbenannten Stationen	haben einen Verkehr gehabt von							
	Personen	in	ordinären Frachten	in	Regie- Frachten	in	ordinären und Regie- Frachten zusammen	in
		Percenten von der Gesamt- Personen- Zahl		Percenten von der Gesamt- Menge der ordinären Frachten		Percenten von der Gesamt- Menge der Regie- Frachten		Percenten von der Gesamt- Menge der ordinären und Regie- Frachten
Zahl	Zahl	Centner	Zahl	Centner	Zahl	Centner	Zahl	Centner
Südliche Bahn, Section I								
im Jahre 1855								
Wien ¹⁾	591.164	29·63	2.924.285	51·37	56.481	5·55	2.980.766	44·41
Meidling	178.971	8·97	488.944	8·59	7.563	0·74	496.507	7·40
Hetzendorf	24.358	1·20	990	0·02	7.224	0·71	8.214	0·12
Atzgersdorf	56.013	2·80	29.083	0·51	2.267	0·22	31.350	0·47
Liesing	85.083	4·26	53.576	0·94	3.289	0·32	56.865	0·85
Berchtoldsdorf	10.949	0·54	.	.	2	0·00	2	0·00
Brunn	78.446	3·93	.	.	.	.	.	.
Mödling	159.371	7·99	33.798	0·59	6.658	0·65	40.456	0·60
Laxenburg	37.695	1·99	94	0·00	.	.	94	0·00
Guntramsdorf	6.413	0·32	2.264	0·04	203	0·02	2.467	0·04
Gumpoldskirchen	32.663	1·63	18.546	0·33	18.147	1·78	36.693	0·55
Pfaffstätten	2.723	0·13	1.033	0·02	22	0·00	1.055	0·02
Baden	227.360	11·40	19.838	0·35	4.362	0·43	24.200	0·36
Vöslau	57.928	2·90	75.368	1·32	496	0·05	75.864	1·13
Kottingbrunn	2.021	0·10	.	.	.	.	.	.
Leobersdorf	36.701	1·84	96.423	1·69	297.526	29·22	393.949	5·87
Solenau	2.551	0·13	.	.	.	.	.	.
Felixdorf	20.576	1·03	45.505	0·80	16.463	1·62	61.968	0·92
Theresienfeld	7.641	0·38	557	0·00	20	0·00	577	0·00
W.-Neustadt	115.757	5·82	602.645	10·59	53.838	5·29	656.483	9·78
St. Egyden	2.543	0·13	1.079	0·02	47.406	4·66	48.485	0·72
Neunkirchen	27.223	1·37	52.363	0·92	23.814	2·34	76.177	1·13
Ternitz	6.752	0·34	137.037	2·41	14.869	1·46	151.906	2·26
Pottschach	2.879	0·14	2.539	0·04	.	.	2.539	0·04
Gloggnitz	26.591	1·33	137.954	2·42	41.823	4·14	179.777	2·68
Payerbach	9.434	0·47	154.490	2·71	6.486	0·64	160.976	2·40
Eichberg	562	0·03	17	0·00	112	0·01	129	0·00
Klamm	1.260	0·06	394	0·00	.	.	394	0·00
Breitenstein	626	0·03	3.195	0·06	166	0·02	3.361	0·05
Semmering	1.856	0·09	9.741	0·17	56.352	5·53	66.093	0·98
Spital	2.505	0·13	22.600	0·40	68.930	6·77	91.530	1·36
Mürzzuschlag	9.091	0·46	49.628	0·87	271.267	26·61	320.895	4·78
Katzelsdorf	677	0·03	.	.	.	.	.	.
Neudörfel	3.936	0·20	4.697	0·08	3.626	0·36	8.323	0·12
Sauerbrunn	5.048	0·25	2.254	0·04	548	0·05	2.802	0·04
Wiesen-Sieglez	2.608	0·13	3.071	0·05	1.428	0·14	4.499	0·07
Mattersdorf	12.860	0·64	7.467	0·13	387	0·04	7.854	0·12

¹⁾ Die mit Separat-Zügen beförderten 522 Personen wurden zur Station Wien geschlagen.

Die nachbenannten Stationen	haben einen Verkehr gehabt von							
	Personen	in	ordinären Frachten	in	Regie-Frachten	in	ordinären und Regie-Frachten zusammen	in
		Procenten von der Gesamt-Personen-Zahl		Procenten von der Gesamt-Menge der ordinären Frachten		Procenten von der Gesamt-Menge der Regie-Frachten		Procenten von der Gesamt-Menge der ordinären und Regie-Frachten
Zahl	Zahl	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	
Marz-Rohrbach ..	1.627	0·08	2.476	0·04	2.805	0·27	5.281	0·08
Loipersbach-Sebadendorf	731	0·04	5	0·00	.	.	5	0·00
Agendorf	1.844	0·09	7.436	0·13	.	.	7.436	0·11
Oedenburg	47.435	2·38	701.798	12·35	3.641	0·36	705.439	10·54
Von der II. S. für Rechnung S. I.	91.417	4·57	1)	.	.	.	.	.
Zusammen..	1,993.889	100·00	5,693.190	100·00	1,018.221	100·00	6,711.411	100·00
Südliche Bahn, Section II								
im Jahre 1855								
Langenwang	3.785	0·49	11.610	0·17	2.998	0·19	14.608	0·18
Krieglach	6.551	0·85	58.621	0·87	11.691	0·73	70.312	0·85
Kindberg	8.974	1·16	22.704	0·33	18.547	1·15	41.251	0·50
St. Marein	5.981	0·74	45.623	0·68	47.805	2·97	93.428	1·13
Kapfenberg	8.824	1·14	117.626	1·75	32.543	2·03	150.169	1·81
Bruck	50.690	6·55	1,054.499	15·76	211.044	13·14	1,265.543	15·25
Pernegg	5.501	0·71	9.711	0·15	13.703	0·85	23.414	0·28
Mixnitz	5.167	0·66	11.699	0·17	69.788	4·35	81.487	0·98
Frohneiten	11.155	1·44	23.968	0·36	28.458	1·77	52.426	0·63
Peggau	14.095	1·82	30.752	0·46	16.572	1·03	47.324	0·57
Stübing	4.890	0·63	11.485	0·17	2.944	0·18	14.429	0·17
Gradwein	12.466	1·61	19.348	0·29	11.283	0·70	30.631	0·37
Judendorf	11.656	1·51	4.811	0·07	631	0·04	5.442	0·07
Gratz	169.722	21·96	806.921	12·06	69.580	4·33	876.501	10·56
Kalsdorf	6.334	0·82	11.043	0·16	9.693	0·60	20.736	0·25
Wildon	18.083	2·34	42.582	0·64	6.569	0·41	49.151	0·59
Lebring	6.200	0·80	11.459	0·17	1.418	0·09	12.877	0·16
Leibnitz	19.594	2·54	130.278	1·95	8.523	0·53	138.801	1·67
Ehrenhausen	9.141	1·18	20.694	0·30	5.166	0·32	25.860	0·31
Spielfeld	16.934	2·19	110.618	1·65	21.616	1·34	132.234	1·59
Pössnitz	5.169	0·67	12.764	0·19	1.257	0·08	14.021	0·17
Marburg	38.567	4·99	335.440	5·01	115.641	7·20	451.081	5·44
Kranichsfeld	11.836	1·54	318.894	4·77	4.110	0·26	323.004	3·89
Pragerhof	2.232	0·29	18.421	0·28	22.846	1·42	41.267	0·50
Pöltschach	15.734	2·04	81.280	1·20	108.985	6·79	190.265	2·29
Ponigl	1.500	0·18	764	0·01	8.784	0·55	9.548	0·12
St. Georgen	4.515	0·59	21.673	0·32	3.729	0·23	25.402	0·30
Cilli	29.718	3·85	168.976	2·52	29.762	1·85	198.738	2·40
Markt Tüfler	8.106	1·05	62.481	0·93	28.137	1·75	90.618	1·09
Bad Tüfler	4.841	0·63	5.820	0·09	256	0·02	6.076	0·07
Steinbrück	26.944	3·49	543.672	8·12	7.177	0·44	550.849	6·64
Hrastnik	2.711	0·35	30.328	0·45	278.681	17·39	309.009	3·79

1) Die ordinären und Regie-Frachten erscheinen bei den einzelnen Stationen der Section I, nach welchen sie bestimmt waren.

Die nachbenannten Stationen	haben einen Verkehr gehabt von							
	Personen	in	ordinären Frachten	in	Regie- Frachten	in	ordinären und Regie- Frachten zusammen	in
		Percenten von der Gesamt- Personen- Zahl		Percenten von der Gesamt- Menge der ordinären Frachten		Percenten von der Gesamt- Menge der Regie- Frachten		Percenten von der Gesamt- Menge der ordinären und Regie- Frachten
Zahl	Zahl	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	
Trifail	1.420	0·19	23.148	0·35	156.412	9·74	179.560	2·16
Sagor	5.232	0·68	205.115	3·06	188.922	11·76	394.037	4·75
Sava	2.555	0·33	3.611	0·05	1.165	0·07	4.776	0·06
Littai	10.873	1·41	88.083	1·32	4.211	0·26	92.294	1·11
Kresnie	2.292	0·30	1.223	0·02	168	0·01	1.391	0·01
Laase	3.239	0·42	2.945	0·04	2.941	0·18	5.886	0·07
Salloch	2.257	0·29	17.813	0·27	3.335	0·21	21.148	0·25
Laibach	91.220	11·80	2.193.497	32·84	19.250	1·20	2.212.747	26·67
Von der Section I überkommen . . .	106.432	13·77	1) .	.	29.480	1·84	29.480	0·30
Zusammen . . .	773.036	100·00	6.692.000	100·00	1.605.821	100·00	8.297.821	100·00
Oestliche Bahn								
im Jahre 1855								
Krakau	51.486	43·19	1.783.372	66·16	99.698	28·58	1.883.070	61·86
Krzeszowice	10.733	9·00	48.525	1·80	22.014	6·30	70.539	2·32
Trzebinia	13.666	11·46	188.747	7·00	102.417	29·36	291.164	9·56
Szczakowa	35.425	29·71	355.808	13·20	124.744	35·76	480.552	15·78
Grania	7.911	6·64	319.081	11·84	.	.	319.081	10·48
Zusammen 2) . .	119.221	100·00	2.695.533	100·00	348.873	100·00	3.044.406	100·00
Südliche Bahn								
im Jahre 1856								
Wien 3)	661.634	23·99	1.527.122	14·97	80.349	2·88	1.607.471	12·37
Meidling	200.715	7·28	527.591	5·17	5.225	0·19	532.816	4·10
Hetzendorf	36.000	1·31	340	0·00	4.063	0·15	4.403	0·03
Atzgersdorf	57.919	2·10	40.081	0·39	126	0·00	40.207	0·31
Liesing	94.589	3·43	24.253	0·24	16.334	0·59	40.587	0·31
Berehtoldsdorf . . .	12.237	0·45	.	.	2	0·00	2	0·00
Brunn	87.083	3·16	.	.	.	.	.	.
Mödling	167.004	6·06	52.633	0·52	33.759	1·21	86.392	0·67

1) Die ordinären Frachten erscheinen bei den einzelnen Stationen der Section II, nach welchen sie bestimmt waren.

2) Der von fremden Bahnen überkommene Personen-Transport, und zwar:

von der oberschlesischen Bahn mit 13.003)
 " " Wilhelms-Bahn " 6.133) 23.592 Personen, wurde zu Szczakowa geschlagen,
 " " Kaiser-Ferdinands-Nordbahn " 4.456)
 " " Warschau-Wiener-Bahn " 7.911 Personen, wurde zu Grania geschlagen, und
 die mit Separat-Zügen beförderten 109 " wurden zu Krakau geschlagen.

3) Die mit Separat-Zügen beförderten 1.894 Personen wurden zur Station Wien geschlagen.

Die nachbenannten Stationen	haben einen Verkehr gehabt von							
	Personen	in	ordinären Frachten	in	Regie- Frachten	in	ordinären und Regie- Frachten zusammen	in
		Percenten von der Gesamt- Personen- Zahl		Percenten von der Gesamt- Menge der ordinären Frachten		Percenten von der Gesamt- Menge der Regie- Frachten		Percenten von der Gesamt- Menge der ordinären und Regie- Frachten
Zahl	Zahl	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	
Laxenburg	50.437	1·83	362	0·00	872	0·03	1.234	0·01
Guntramsdorf . . .	8.503	0·31	2.131	0·02	790	0·03	2.921	0·02
Gumpoldskirchen	35.392	1·28	9.703	0·10	33.537	1·20	43.240	0·33
Pfaffstätten	3.331	0·12	2.308	0·02	27	0·00	2.335	0·02
Baden	236.607	8·58	13.636	0·13	2.877	0·10	16.513	0·13
Vöslau	65.828	2·39	75.458	0·74	3.994	0·14	79.452	0·61
Kottingbrunn	2.694	0·10						
Leobersdorf	39.756	1·44	65.302	0·64	454.895	16·30	520.197	4·00
Solenau	3.390	0·12						
Felixdorf	22.079	0·80	17.978	0·18	16.643	0·60	34.621	0·27
Theresienfeld	8.185	0·30	686	0·01	5	0·00	691	0·01
W.-Neustadt	120.046	4·35	395.636	3·88	71.982	2·58	467.618	3·60
Katzelsdorf	676	0·03						
Neudörfel	3.828	0·14	7.024	0·07	11.405	0·41	18.429	0·14
Sauerbrunn	4.903	0·18	324	0·00	606	0·02	930	0·01
Wiesen-Siglez	2.830	0·10	2.764	0·03	71	0·00	2.835	0·02
Mattersdorf	16.383	0·59	8.675	0·09	373	0·01	9.048	0·08
Marz-Rohrbach	2.129	0·08	3.012	0·03	510	0·02	3.522	0·03
Schadendorf	973	0·04	149	0·00	6	0·00	155	0·00
Agendorf	2.520	0·09	23.432	0·23	6	0·00	23.438	0·18
Oedenburg	53.553	1·94	650.884	6·38	9.773	0·35	660.657	5·09
St. Egyden	2.568	0·09	6.049	0·06	86.466	3·10	92.515	0·71
Neunkirchen	28.346	1·03	97.922	0·96	70.878	2·54	168.800	1·30
Ternitz	7.207	0·26	63.497	0·62	36.661	1·31	100.158	0·77
Pottschach	2.812	0·10	2.556	0·03	34	0·00	2.590	0·02
Gloggnitz	26.769	0·97	165.697	1·62	27.035	0·97	192.732	1·48
Payerbach	10.007	0·36	156.654	1·54	5.024	0·18	161.678	1·25
Eichberg	525	0·02	685	0·01	79	0·00	764	0·01
Klamm	1.199	0·04	510	0·01	825	0·03	1.335	0·01
Breitenstein	639	0·02	1.033	0·01	2.702	0·10	3.735	0·03
Semmering	2.467	0·09	12.313	0·12	1.171	0·04	13.484	0·10
Spital	3.128	0·11	13.409	0·13	125.803	4·51	139.212	1·07
Mürzzuschlag	16.204	0·59	124.617	1·22	85.752	3·07	210.369	1·62
Langenwang	4.122	0·15	13.108	0·13	5.079	0·18	18.187	0·14
Krieglach	7.253	0·26	79.970	0·78	14.173	0·51	94.143	0·73
Kindberg	9.661	0·35	16.336	0·16	9.799	0·35	26.135	0·20
St. Marein	5.391	0·20	57.769	0·57	46.699	1·67	104.468	0·80
Kapfenberg	8.782	0·32	111.880	1·10	29.606	1·06	141.486	1·09
Bruck	41.223	1·49	1,192.829	11·69	225.452	8·08	1,418.281	10·92
Pernegg	5.652	0·21	5.132	0·05	55	0·00	5.187	0·04
Mixnitz	5.493	0·20	25.885	0·25	53.381	1·91	79.266	0·61
Frohnleiten	11.148	0·40	31.038	0·30	12.747	0·46	43.785	0·34
Peggau	15.543	0·56	30.296	0·30	1.006	0·04	31.302	0·24
Stübing	4.933	0·18	13.548	0·13	318	0·01	13.866	0·11
Gradwein	12.916	0·47	19.982	0·20	21.062	0·75	41.044	0·32
Judendorf	11.236	0·41	5.403	0·05	109	0·00	5.512	0·04
Gratz	175.429	6·36	581.626	5·70	59.681	2·14	641.307	4·93
Kalsdorf	6.111	0·22	13.089	0·13	1.005	0·04	14.094	0·11
Wildon	18.024	0·65	31.976	0·31	9.528	0·34	41.504	0·32
Lebring	5.881	0·21	8.241	0·08	943	0·03	9.184	0·07
Leibnitz	21.064	0·76	90.633	0·89	8.445	0·30	99.098	0·76

Die nachbenannten Stationen	haben einen Verkehr gehabt von							
	Personen	in	ordinären Frachten	in	Regie-Frachten	in	ordinären und Regie-Frachten zusammen	in
		Percenten von der Gesamt-Personen-Zahl		Percenten von der Gesamt-Menge der ordinären Frachten		Percenten von der Gesamt-Menge der Regie-Frachten		Percenten von der Gesamt-Menge der ordinären und Regie-Frachten
Zahl	Zahl	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	Centner	
Ehrenhausen ..	9.030	0·33	28.229	0·28	710	0·03	28.939	0·22
Spielfeld	19.118	0·69	161.138	1·58	7.792	0·28	168.930	1·30
Pössnitz	5.161	0·18	18.432	0·18	158	0·01	18.590	0·14
Marburg	39.787	1·44	443.562	4·35	39.603	1·42	483.165	3·72
Kranichsfeld ..	12.392	0·45	383.464	3·76	378	0·01	383.842	2·93
Pragerhof	2.207	0·08	15.648	0·15	5.186	0·19	20.834	0·16
Pältschach	12.517	0·46	107.754	1·06	159.636	5·72	267.390	2·06
Ponigl	1.203	0·04	1.435	0·01	3.193	0·11	4.628	0·04
St. Georgen	4.612	0·17	27.353	0·27	9.656	0·35	37.009	0·28
Store	471	0·00	9.025	0·09	20	0·00	9.045	0·07
Cilli	29.596	1·07	218.537	2·14	76.449	2·74	294.986	2·27
Markt Tüffer ..	8.106	0·30	97.785	0·96	97.097	3·48	194.882	1·50
Bad Tüffer	4.316	0·16	5.050	0·05	212	0·01	5.262	0·04
Steinbrück	26.899	0·98	443.844	4·35	17.576	0·63	461.420	3·55
Hrastnik	2.658	0·10	27.450	0·27	376.650	13·50	404.100	3·11
Trifail	1.480	0·05	42.949	0·42	166.650	5·97	209.599	1·61
Sagor	5.051	0·18	216.909	2·13	108.740	3·90	325.649	2·51
Sava	2.113	0·08	3.058	0·03	178	0·01	3.236	0·02
Littai	10.530	0·38	57.350	0·56	7.137	0·26	64.487	0·50
Kresnie	2.212	0·08	1.821	0·02	302	0·01	2.123	0·02
Laase	3.083	0·11	1.189	0·01	4.853	0·17	6.042	0·05
Salloch	2.061	0·07	19.205	0·19	2.688	0·10	21.893	0·17
Laibach	80.697	2·93	1.443.148	14·15	15.765	0·57	1.458.913	11·23
Zusammen ..	2,758.257	100·00	10,199.522	100·00	2,790.377	100·00	12,989.899	100·00
Oestliche Bahn								
im Jahre 1856								
Krakau	90.330	30·84	1,344.981	39·32	129.009	40·08	1,473.990	39·39
Krzeszowice ..	11.077	3·79	79.263	2·31	15.835	4·92	95.098	2·54
Trzebinia	25.358	8·65	228.523	6·68	20.487	6·37	249.010	6·65
Szczakowa und Granica	55.652	18·99	532.777	15·58	67.771	21·05	600.548	16·05
Bochnia	18.752	6·40	106.063	3·10	40.887	12·70	146.950	3·93
Tarnów	35.201	12·02	168.136	4·92	300	0·09	168.436	4·50
Dębica	29.892	10·20	637.944	18·65	19.624	6·10	657.568	17·57
Oświęcim	17.115	5·84	276.992	8·10	9.741	3·02	286.733	7·66
Słotwina	4.966	1·70	41.845	1·23	12.008	3·73	53.853	1·44
Podłęże	4.599	1·57	3.860	0·11	6.251	1·94	10.111	0·27
Zusammen ¹⁾ .	292.942	100·00	3,420.384	100·00	321.913	100·00	3,742.297	100·00

¹⁾ Der von fremden Bahnen überkommene Personen-Transport, und zwar:
 von der oberschlesischen Bahn mit 16.970)
 „ „ Wilhelms-Bahn „ 1.533) 32.762 Personen, wurde zu Szczakowa geschlagen,
 „ „ Kaiser-Ferdinands-Nordbahn „ 14.259)
 „ „ Warschau-Wiener-Bahn 10.627 Personen wurde zu Granica geschlagen, und
 die mit Separat-Zügen beförderten 18 Personen wurden zu Krakau geschlagen.

1. Personen-Transporte.

a. Verkehr nach der Zahl überhaupt.

Wie aus der vorausgeschickten Uebersicht hervorgeht, umfasste der auf den österreichischen Staats-Eisenbahnen vermittelte Personen-Verkehr im Verwaltungs-Jahre 1855 die Zahl von 2,886.146 Personen, worunter 320.055 oder 11.1 Percent Militärs, und im Verwaltungs-Jahre 1856 die Zahl von 3,051.199 Personen, worunter 207.362 oder 6.8 Percent Militärs mitbegriffen sind.

Auf die Bahnmeile vertheilt entfielen auf eine Bahnmeile im Verwaltungs-Jahre 1855 39.267 Personen, wovon 4.354 dem Militär angehörten, und im Verwaltungs-Jahre 1856 33.165 Personen, worunter 2.254 Militärs waren.

Auf die vorhandenen Personenwagen-Achsen und Sitzplätze vertheilt, entfielen im Verwaltungs-Jahre 1855 auf eine Achse 2.271 und auf einen Sitzplatz 166, und im Verwaltungs-Jahre 1856 auf eine Achse 2.222 und auf einen Sitzplatz 163 Personen.

Der Zahl nach hatte die südliche Bahn, wegen ihrer bedeutend grösseren Länge und des frequenten Verkehrs nach den der Residenz nahe gelegenen Bade- und Belustigungs-Orten während der Sommer-Monate, den grösseren Verkehr, und es entfielen auf derselben im Verwaltungs-Jahre 1855 43.233, im Verwaltungs-Jahre 1856 43.098 Personen auf eine Bahnmeile, während sich auf der östlichen Bahn dieses Verhältniss im Verwaltungs-Jahre 1855 mit 12.550 und im Verwaltungs-Jahre 1856 mit 10.462 Personen ergab.

Im Allgemeinen bieten die vorstehenden Verkehrs-Daten nur einen Factor der Gesammtheit des Verkehrs-Umfanges, indem, abgesehen von den Wagen-Classen, in welchen sich die Reisenden bewegten, namentlich die Länge des Weges der Beförderung von grossem Einflusse und daher, wie aus den späteren Darstellungen hervorgehen wird, von Bedeutung ist.

Die absolute Zahl der beförderten Militärs war im Verwaltungs-Jahre 1855 auf der Südbahn die grössere mit 4.708 Mann auf die Bahnmeile, während dieselbe im Verwaltungs-Jahre 1856 auf beiden Bahnen nur wenig differirt, indem auf der Südbahn 2.267 und auf der östlichen 2.224 Mann sich auf eine Bahnmeile vertheilen.

Bei einer Vergleichung des zwischen der Zahl der Militärs und der Zahl der gewöhnlichen Reisenden bestehenden Verhältnisses stellen sich andere Ziffern dar, und zwar im Verwaltungs-Jahre 1855

die südliche Bahn, II. Section, mit dem . . .	3. Theile,
„ östliche „ . . . „ „ . . .	5. „
„ südliche „ I. Section, „ „ . . .	14. „

im Verwaltungs-Jahre 1856

die östliche Bahn mit dem	3. Theile,
„ südliche „ „ „	18. „

Die Militär-Transporte in Vergleichung zum Verkehre der Reisenden sind sowohl in Bezug auf die Grösse, als auch in Bezug auf Zeit und Ort mehr zufälliger Natur, und bieten daher auch wenig Anlass zu Betrachtungen.

Auf eine der vorhandenen Personenwagen-Achsen entfiel einschliesslich des Militärs die grösste Zahl der beförderten Personen im Verwaltungs-Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, I. Section, mit 2.641 die kleinste auf der östlichen Bahn mit 1.146

Dagegen war im Verwaltungs-Jahr 1856 die grössere Anzahl auf der östlichen Bahn mit 2.401 und die kleinere auf der südlichen Bahn mit 2.205 Personen.

Auf einen der vorhandenen Sitzplätze entfiel im Verwaltungs-Jahre 1855 die grösste Anzahl beförderter Personen auf der südlichen Bahn, I. Section, mit 200 Personen, die kleinste auf der östlichen mit 65 „

Zahl der Reisenden nach Wagen-Classen

Auf nachbenannten Bahnen	sind befördert worden					
	Reisende				Militär	Reisende und Militär zusammen
	der I.	der II.	der III.	Zusammen		
	Wagen - Classe				in der Zahl von	
	im Jahre 1855					
Südliche } Section I	42.226	563.378	1,259.390	1,864.994	128.895	1,993.889
} Section II	9.133	188.173	403.333	600.641	172.395	773.036
Oestliche	3.887	29.731	66.838	100.456	18.765	119.221
Zusammen .	55.246	781.284	1,729.561	2,566.091	320.055	2,886.146
	im Jahre 1856					
Südliche	60.048	749.212	1,803.899	2,613.159	145.098	2,758.257
Oestliche	7.974	76.291	146.413	230.678	62.264	292.942
Zusammen .	68.022	825.503	1,950.312	2,843.837	207.362	3,051.199
	Auf eine Bahnmeile entfielen					
	im Jahre 1855					
Südliche } Section I	1.877	23.039	55.973	82.889	5.729	88.618
} Section II	220	4.334	9.719	14.473	4.154	18.627
Oestliche	409	3.129	7.036	10.574	1.976	12.550
Im Durchschnitte .	751	10.630	23.533	34.914	4.355	39.269
	im Jahre 1856					
Südliche	938	11.706	28.186	40.830	2.267	43.097
Oestliche	285	2.724	5.229	8.238	2.224	10.462
Im Durchschnitte .	739	8.973	21.199	30.911	2.254	33.165

und im Verwaltungs-Jahre 1856 die grössere auf der südlichen Bahn mit 165 Personen,
und die kleinere auf der östlichen Bahn mit 142 „

b. Verkehr nach der Zahl in verschiedenen Wagen-Classen und nach dem zurückgelegten Wege.

Wenn man den vorgehend summarisch angegebenen Verkehr nach den verschiedenen Wagen-Classen, welche die Reisenden benützten, so wie die Meilenzahl, welche die Reisenden der verschiedenen Classen und das Militär zurücklegten, in Betrachtung zieht, so ergeben sich die nachfolgenden absoluten und relativen Zahlen:

und dem zurückgelegten Wege.

haben Entfernungen zurückgelegt					
die Reisenden				das Militär	Reisende und Militär zusammen
der I.	der II.	der III.	Zusammen		
Wagen - Classe					
in Meilen					
im Jahre 1855					
272.604	2,106.044	3,511.080	5,889.728	2,048.020	7,937.748
186.564	1,774.008	2,008.800	3,969.372	5,254.480	9,223.852
21.945	150.828	286.830	439.603	134.260	593.863
481.113	4,030.880	5,806.710	10,318.703	7,436.760	17,755.463
im Jahre 1856					
595.334	4,753.420	6,291.384	11,640.138	3,893.980	15,534.118
59.013	565.356	948.558	1,572.927	630.420	2,203.347
654.347	5,318.776	7,239.942	13,213.065	4,524.400	17,737.465
Jede Person legte im Durchschnitte Meilen zurück					
im Jahre 1855					
6.4	3.7	2.8	3.1	15.9	4.0
20.4	9.4	5.0	6.6	30.4	11.9
5.6	5.1	4.3	4.6	7.1	4.9
8.7	5.2	3.4	4.0	23.2	6.1
im Jahre 1856					
9.9	6.4	3.5	4.4	26.8	5.6
7.4	7.4	6.5	6.8	10.1	7.5
9.6	6.4	3.7	4.6	21.8	5.8

Auf nachbenannten Bahnen	sind befördert worden					
	Reisende				Militär	Reisende und Militär zusammen
	der I.	der II.	der III.	Zusammen		
	Wagen-Classe				in der Zahl von	
	In % von der Gesamtzahl der Reisenden aller drei Classen ausgedrückt					
	im Jahre 1855					
Südliche } Section I	2·3	30·2	67·5	.	6·9	.
Südliche } Section II	1·5	31·4	67·1	.	28·7	.
Oestliche	3·9	29·6	66·5	.	18·7	.
Im Durchschnitte .	2·2	30·4	67·4	.	12·5	.
	im Jahre 1856					
Südliche	2·3	28·7	69·0	.	5·6	.
Oestliche	3·5	33·1	63·4	.	26·9	.
Im Durchschnitte .	2·4	29·0	68·6	.	7·3	.

Diese Darstellung gibt zu folgenden Betrachtungen Anlass:

Man sieht daraus vor Allem, dass die Benützung der I. Wagen-Classe eine ganz unerhebliche, jene der II. Classe dagegen eine mehr als gewöhnliche und die der III. Classe eine überwiegende ist.

Die Zahl der Reisenden, welche die I. Wagen-Classe benützten, erreichte im Durchschnitte aller Bahnen im Jahre 1855 2·2 und im Jahre 1856 2·4 Percente von der Gesamtzahl der Reisenden aller drei Classen; hieran sind im Verwaltungsjahre 1855 die südliche Bahn, Section I, mit 2·3, die südliche Bahn, Section II, mit 1·5 und die östliche Bahn mit 3·9 Percent betheiligt, während im Verwaltungsjahre 1856 auf die südliche Bahn 2·3 und auf die östliche 3·5 Percent entfielen.

Die Zahl der Reisenden der II. Classe erhebt sich im Durchschnitte aller Bahnen im Jahre 1855 auf 30·4 und im Jahre 1856 auf 29·0 Percent, und ist auf allen Bahnen mit Ausnahme der östlichen, wo sie im Jahre 1856 33·1 Percent erreicht, ziemlich gleich.

Die Zahl der Reisenden III. Classe ist die überwiegendste, indem sie im Jahre 1855 67·4 und im Jahre 1856 68·6 Percent des Gesamtverkehrs aller drei Classen erreicht, und mit Ausnahme der südlichen im Jahre 1856, wo sie bis auf 69 Percent steigt, auf den einzelnen Bahnen ebenfalls ziemlich gleich.

Es lässt sich daraus folgern, dass die verschiedenen Längen der Bahnen auf diese eben betrachteten Zahlen-Verhältnisse keinen Einfluss haben.

Hinsichtlich der Militär-Transporte stellten sich in Folge ihrer Zufälligkeit auf den verschiedenen Bahnen mehr abweichende Verhältnisse dar, so zwar, dass die Zahl des Militärs, welche im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section I,

haben Entfernungen zurückgelegt						
die Reisenden				Zusammen	das Militär	Reisende und Militär zusammen
der I.	der II.	der III.	Wagen-Classe			
in Meilen						
In Procenten von den Gesamtmeilen der Reisenden aller drei Classen ausgedrückt						
im Jahre 1855						
4·6	35·8	59·6	.	34·7	.	
4·7	44·7	50·6	.	132·4	.	
4·8	32·8	62·4	.	29·2	.	
4·7	39·1	56·2	.	72·1	.	
im Jahre 1856						
5·1	40·9	54·0	.	33·5	.	
3·8	35·9	60·3	.	40·0	.	
4·9	40·3	54·8	.	34·2	.	

6·9, auf der südlichen Bahn, Section II, 28·7 und auf der östlichen Bahn 18·7 Percent der Gesamtzahl aller Reisenden erreichte, im Jahre 1856 auf der südlichen Bahn 5·6 und auf der östlichen Bahn 26·9 Percent ausmachte.

Bei der Vertheilung der Zahl der beförderten Personen auf die Bahnmeilen erscheint in beiden Jahren die Südbahn als hervorragend.

Das Verhältniss der Zahl der in den verschiedenen Wagen-Classen beförderten Reisenden, dann der beförderten Militärs, wird sehr leicht übersichtlich, wenn man bei jeder Bahn die Zahl der Reisenden I. Classe durch die Einheit und jene der übrigen Classen und des Militärs in dem entsprechenden Verhältnisse ausdrückt. Hier-nach ergeben sich in der Reihenfolge der I., II. und III. Classe der Reisenden, dann der Militärs gegenüber der Zahl der übrigen Reisenden für die einzelnen Bahnen die folgenden Verhältnisse:

im Jahre 1855 für die südliche Bahn, Section I 1 : 13·4 : 29·8 : 3·0
 " " " " " II 1 : 20·6 : 44·2 : 18·9
 " " östliche " 1 : 7·6 : 17·1 : 4·8
 im Jahre 1856 für die südliche Bahn 1 : 12·5 : 30·0 : 2·4
 " " östliche " 1 : 9·6 : 18·4 : 7·8

Im Jahre 1855 entfielen auf je einen Reisenden der I. Classe die meisten Reisenden II. und III. Classe und die grössere Anzahl Militärs auf der südlichen Bahn, II. Section; im Jahre 1856 die meisten Reisenden der übrigen Classen auf der südlichen, die meisten Militärs auf der östlichen Bahn. Das Militär wird in der Regel auf Wagen III. Classe befördert und nur, wenn diese nicht zureichen, kommen aushilfsweise auch Lastwagen, welche zu diesem Zwecke eigens eingerichtet werden, in Verwendung.

Rücksichtlich desjenigen Factors, welcher nebst der Personen-Zahl auf den Belang des Verkehrs einer Bahn von besonderem Einflusse ist, nämlich der Entfernung, auf welcher die Beförderung stattfand, ersieht man aus der vorausgeschickten Darstellung, dass im Jahre 1855 die 2,886.146 Personen, welche zur Beförderung gelangten, 17,755.463 Meilen zurücklegten, und dass hiervon auf 9 Personen auf 17,737.465 Meilen befördert wurden, so dass die 2,843.837 Reisenden 13,213.065 Meilen, und die 207.362 Militärs 4,524.400 Meilen betrafen. Die Militär-Transporte betrugten also dem zurückgelegten Wege nach im Jahre 1855 über die Hälfte, im Jahre 1856 über ein Dritteltheil des Gesamtverkehrs der übrigen Reisenden.

Es zeigt sich übrigens auch hier, dass auf der südlichen Bahn in beiden Jahren die grössere Meilen-Zahl zurückgelegt wurde.

Wenn man die Anzahl der zurückgelegten Wegmeilen mit der Zahl der Reisenden vergleicht, so ergibt sich, dass ein Reisender im Durchschnitte

auf der südlichen Bahn, S. I, im Jahre 1855	3·1	} im Jahre 1856	4·4	} Meilen zurücklegte.
„ „ „ „ „ II, „ „ „	6·6			
„ „ östlichen „ „ „ „	4·6				6·8

Noch grösser stellt sich die durchschnittliche Reise-Entfernung des Militärs dar; sie betrug

auf der südlichen Bahn, S. I, im Jahre 1855	15·9	} im Jahre 1856	26·8	} Meilen.
„ „ „ „ „ II, „ „ „	30·4			
„ „ östlichen „ „ „ „	7·1				10·1

Eben diese Verhältnisse der Grösse der Reisebewegung sind es, welche, ungeachtet der nachgewiesenen verhältnissmässig kleinen Zahl der beförderten Personen, den Verkehr im Allgemeinen und folglich auch die Einnahme hierfür, wie diess später nachgewiesen werden wird, zu einer Bedeutung erheben.

Die vorstehend entwickelten Zahlen-Verhältnisse liefern zugleich die Bestätigung, dass auf allen Bahnen die Reisebewegung der Personen zunächst localer Natur ist, denn von den Reisenden legte jeder im grossen (alle Bahnen umfassenden) Durchschnitte im Jahre 1855 nur 4·0 und im Jahre 1856 4·6 Meilen zurück.

Der Weg, den jeder Reisende zurücklegte, kömmt im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section I, $\frac{1}{7}$, auf der südlichen Bahn, Section II, $\frac{1}{6}$, auf der östlichen Bahn $\frac{1}{2}$, im Jahre 1856 auf der südlichen Bahn $\frac{1}{13}$ und auf der östlichen Bahn $\frac{1}{4}$ der Bahnlänge gleich.

Der im Durchschnitte von jeder Militär-Person zurückgelegte Weg ist durchschnittlich vier bis fünf Mal so gross, als jener eines Reisenden.

Eine weitere interessante Betrachtung ergibt sich in den Vergleichen jener Verhältnisszahlen über die Benützung der verschiedenen Wagen-Classen, welchen die Länge des von den Reisenden der verschiedenen Classen und von dem Militär zurückgelegten Weges zu Grunde liegt.

Bei der Betrachtung über die Zahl der Reisenden hat sich gezeigt, wie überwiegend sie in der II. gegen die I. Classe und in der III. gegen die II. Classe war. Es ist nämlich dort nachgewiesen worden, dass im Durchschnitte von der Gesamtzahl der Reisenden im Jahre 1855 2·2 Percent die I. Classe, 30·4 Percent die II. Classe, 67·4 Percent die III. Classe und im Jahre 1856 2·4 Percent die I. Classe, 29·0 Percent die II. Classe und 68·6 Percent die III. Classe benützten.

Hier hingegen zeigt sich ein ganz anderes Verhältniss, indem an der Gesamtzahl der zurückgelegten Meilen die I. und II. Classe in grösserem, dagegen die III. Classe in kleinerem Maasse theilhaftig war. Im Durchschnitte aller Bahnen betragen nämlich im Jahre 1855 die zurückgelegten Meilen bei den Reisenden der I. Classe 4·7 Percent, der II. Classe 39·1 Percent, der III. Classe 56·2 Percent und im Jahre 1856 die der I. Classe 4·9 Percent, der II. Classe 40·3 Percent und die der III. Classe 54·8 Percent der Gesamt-Meilenzahl. Ein Reisender der III. Classe legte im Jahre 1855 im Durchschnitte nur 3·4 und im Jahre 1856 3·7 Meilen, ein Reisender der II. Classe aber 5·2, resp. 6·4, somit einen beinahe um die Hälfte grösseren Weg zurück. Der zurückgelegte Weg eines Reisenden I. Classe betrug 8·7 und resp. 9·6 Meilen, also beinahe das Dreifache des Weges eines Reisenden III. Classe.

Dieses Verhältniss beträgt wieder auf der südlichen Bahn am meisten und die Abweichungen und Unterschiede auf den einzelnen Bahnen haben ihren Grund in mannigfachen Umständen.

Rücksichtlich der Benützung der I. Wagen-Classe ist offenbar die Länge einer Bahn überhaupt, so wie ihre Lage und Entfernung in Bezug auf grössere Städte entscheidend.

Das Verhältniss, in welchem die Benützung der II. Classe gegenüber der I. Classe in Bezug auf die Länge des Weges sich vermindert, scheint aus den Verhältnissen der Entfernung der Landstädte von den Kronlands-Hauptstädten hervorzugehen.

Die Reisenden III. Classe bewegen sich in einem beschränkten Umkreise, welcher sich nach der Zahl und Entfernung der bedeutenden Landstädte von den Orten der ländlichen Umgebung richtet.

Wenn man bei jeder Bahn, wie es früher hinsichtlich der Zahl der Personen geschehen ist, die Gesamtzahl der Meilen, welche von den Reisenden I. Classe zurückgelegt wurde, durch die Einheit, und jene der übrigen Classen und des Militärs in dem entsprechenden Verhältnisse ausdrückt, so wird das Verhältniss der von den Reisenden in den verschiedenen Classen und vom Militär zurückgelegten Meilenzahl wieder sehr ersichtlich, und es ergeben sich in der Reihenfolge der I., II., III. Classe und des Militärs folgende Verhältnisszahlen:

im Jahre 1855 für die südliche Bahn, Section I,	1 : 7·7 : 12·9 : 7·5
" " " " " " II,	1 : 9·5 : 10·8 : 28·2
" " östliche "	1 : 6·8 : 13·1 : 6·1
im Jahre 1856 für die südliche Bahn	1 : 7·9 : 10·6 : 6·5
" " östliche "	1 : 9·6 : 16·1 : 10·7

Wenn man die gegenwärtigen Verhältnisszahlen mit jenen vergleicht, welche rücksichtlich der Zahl der beförderten Reisenden in derselben Weise ermittelt

wurden, so zeigen sich erhebliche Unterschiede. Namentlich entfielen auf eine Reisemeile I. Classe die meisten Reisemeilen der II. Classe im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, II. Section, und im Jahre 1856 auf der östlichen Bahn, während sich bezüglich der Reisenden ein solches Verhältniss in beiden Jahren auf der südlichen Bahn ergab. Dagegen entfielen auf eine Reisemeile I. Classe die meisten Reisemeilen III. Classe in beiden Jahren auf der östlichen Bahn. Bezüglich des Militärs stellte sich dasselbe Verhältniss wie bezüglich der Reisemeilen II. Classe heraus.

Aus den Ziffern, durch welche die Zahl der Reisenden jeder Classe, dann der von den Reisenden jeder Classe zurückgelegten Meilen, in Percenten der Gesamtzahl und beziehungsweise der gesammten Reisemeilen ausgedrückt worden ist, lässt sich das Verhältniss, welches zwischen der Benützung der Bahnen nach der Zahl der Reisenden und zwischen ihrer Benützung nach Reisemeilen besteht, auch in folgender Weise darstellen.

Es ist nachgewiesen worden, dass im Durchschnitte aller Bahnen die Reisenden der I. Classe der Zahl nach im Jahre 1855 2·2 und im Jahre 1856 2·4 Percent der Gesamtzahl betruhen, während die Reisemeilen der II. Classe 4·7 und resp. 4·9 der gesammten Meilenzahl ausmachten, und sich daher auf das Zweifache erhoben. Die Reisenden der II. Classe betruhen der Zahl nach im Jahre 1855 30·4 und im Jahre 1856 29·0 Percente, die Reisemeilen dieser Classe aber 39·1 und 40·3 Percent, also um $\frac{1}{3.5}$ resp. $\frac{1}{2.6}$ mehr. Die Reisenden der III. Classe betruhen im Jahre 1855 67·4 und im Jahre 1856 68·6 Percent, die Reisemeilen 56·2 und 54·8, also um $\frac{1}{5.1}$ und um $\frac{1}{4.0}$ weniger.

Aehnliche, wenn auch in der Grösse der Ziffer abweichende Verhältnisse kommen auf den einzelnen Bahnen zum Vorschein, und stellen sich dar, wie folgt:

Auf nachbenannten Bahnen	betruhen gegenüber der Zahl der Reisenden die Reisemeilen			
	der I. Classe	der II. Classe	der III. Classe	
	mehr		weniger	
	im Jahre 1855			
Südliche {	Sect. I	das 2·3fache	um $\frac{1}{5.4}$	um $\frac{1}{8.5}$
	Sect. II	„ 3·1 „	„ $\frac{1}{2.4}$	„ $\frac{1}{4.0}$
Oestliche	„ 1·2 „	„ $\frac{1}{9.2}$	„ $\frac{1}{16.0}$	
	im Jahre 1856			
Südliche	das 2·2fache	um $\frac{1}{2.3}$	um $\frac{1}{4.6}$	
Oestliche	„ 1·1 „	„ $\frac{1}{11.8}$	„ $\frac{1}{2.0}$	

Von den Reisenden der I. Wagen-Classe sind nachstehende Entfernungen zurückgelegt worden:

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, S. I,	6·4 Meilen oder ungefähr $\frac{1}{4}$ der ganzen Bahnlänge,
" " " " S. II,	20·4 " " " $\frac{1}{2}$ " " "
" " östlichen " . . .	5·6 " " " $\frac{1}{2}$ " " "

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn . . .	9·9 Meilen oder ungefähr $\frac{1}{7}$ der ganzen Bahnlänge,
" " östlichen " . . .	7·4 " " " $\frac{1}{4}$ " " "

Von den Reisenden der II. Wagen-Classe wurden folgende Entfernungen zurückgelegt:

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, S. I,	3·7 Meilen oder ungefähr $\frac{1}{7}$ der ganzen Bahnlänge,
" " " " S. II,	9·4 " " " $\frac{1}{4}$ " " "
" " östlichen " . . .	5·1 " " " $\frac{1}{2}$ " " "

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn . . .	6·4 Meilen oder ungefähr $\frac{1}{10}$ der ganzen Bahnlänge,
" " östlichen " . . .	7·4 " " " $\frac{1}{4}$ " " "

Die Reisenden der III. Wagen-Classe haben nachstehende Entfernungen zurückgelegt:

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, S. I,	2·8 Meilen oder ungefähr $\frac{1}{10}$ der ganzen Bahnlänge,
" " " " S. II,	5·0 " " " $\frac{1}{8}$ " " "
" " östlichen " . . .	4·3 " " " $\frac{1}{2}$ " " "

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn . . .	3·5 Meilen oder ungefähr $\frac{1}{20}$ der ganzen Bahnlänge,
" " östlichen " . . .	6·5 " " " $\frac{1}{5}$ " " "

Das Militär legte zurück:

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, S. I,	15·9 Meilen oder ungefähr $\frac{3}{4}$ der ganzen Bahnlänge,
" " " " S. II,	30·4 " " " $\frac{3}{4}$ " " "
" " östlichen " . . .	7·1 " " " $\frac{2}{3}$ " " "

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn . . .	26·8 Meilen oder ungefähr $\frac{1}{3}$ der ganzen Bahnlänge,
" " östlichen " . . .	10·1 " " " $\frac{1}{3}$ " " "

c. Verkehr einzelner Bahnstrecken und Stationen.

Der Verkehr jeder einzelnen Station ist aus dem Ausweise über die Transporte unmittelbar zu entnehmen. Jener Ausweis liefert aber auch die Behelfe zu den nachfolgenden Vergleichen.

Nach Bahnstrecken.

Wenn man von den Hauptstationen absieht, und nur die zwischen solchen liegenden Stationen zusammen, so wie die Bahnlängen von einer Station zur anderen in Betracht zieht, und die Bahnstrecken nach der Zunahme des Verkehrs ordnet, so ergibt sich folgende Uebersicht:

Auf den nachbenannten Bahnen hatten																			
den kleinsten Verkehr				den nächst grösseren Verkehr				den noch grösseren Verkehr				den grössten Verkehr							
die Stationen		in der Zahl		die Stationen		in der Zahl		die Stationen		in der Zahl		die Stationen		in der Zahl					
zwischen den Haupt-Stationen	zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr 1/10 des Gesamtverkehrs nicht erreichte	zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr 1/10 des Gesamtverkehrs nicht erreichte	in Procenten von dem Gesamtverkehre auf 1 Bahnmile	zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr 1/10 des Gesamtverkehrs nicht erreichte	in Procenten von dem Gesamtverkehre auf 1 Bahnmile	zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr 1/10 des Gesamtverkehrs nicht erreichte	in Procenten von dem Gesamtverkehre auf 1 Bahnmile				
																zwischen den Haupt-Stationen	zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr 1/10 des Gesamtverkehrs nicht erreichte	in Procenten von dem Gesamtverkehre auf 1 Bahnmile	zwischen den Haupt-Stationen	zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr 1/10 des Gesamtverkehrs nicht erreichte	in Procenten von dem Gesamtverkehre auf 1 Bahnmile
im Jahre 1855																			
Südliche Bahn, I. Section																			
Gloggnitz und Mürz-zuschlag	6	.	6	0·10	Neustadt und Oedenburg	8	.	8	0·32	Baden und Gloggnitz	12	.	6	1·89	Wien und Baden	12	.	3	6·14
Südliche Bahn, II. Section																			
Cilli und Laibach	11	.	8	0·79	Cilli und Gratz	13	.	6	1·18	Gratz u. Mürz-zuschlag	13	.	6	1·54
im Jahre 1856																			
Südliche Bahn																			
Gloggnitz und Mürz-zuschlag	6	.	6	0·08	Mürz-zuschlag und Laibach	40	.	36	0·51	Baden und Gloggnitz	12	.	7	1·46	Wien und Baden	12	.	3	9·33

Auf der östlichen Bahn hatte im Jahre 1855 die Zwischenstation Trzebinia mit 11·46 Percent den grössten Antheil an dem Gesamtverkehre, dagegen die Zwischenstation Krzeszowice mit 9·00 Percent den kleinsten Antheil. Im Jahre 1856 war dieses Verhältniss bei ersterer Station 8·65 und bei letzterer 3·79 Percent. Auf der in diesem Jahre neu eröffneten Strecke zwischen Krakau und Dębica ragte in dieser Beziehung die Station Tarnów mit 12·02

Percent hervor, während der kleinste Antheil mit 6.40 Percent auf Bochnia entfiel.

Auf der südlichen Bahn zwischen Wien und Baden gaben in beiden Jahren die Station Meidling mit 8.97 und resp. 7.28 Percent und die Station Mödling mit 7.99 und resp. 6.06 Percent den Ausschlag. Auf der Strecke zwischen Mürrzuslag, Gratz und Laibach erschienen im Jahre 1855 die Stationen Bruck mit 6.55 Percent, Marburg mit 4.99 Percent und Leibnitz mit 2.54 Percent betheilig. Im Jahre 1856 ist nur der Antheil der Station Bruck mit 1.49 Percent von dem Gesamtverkehr einigermassen hervorragend.

Nach Stationen.

Wenn man die Zahl der Reisenden der Endstationen mit der Gesamtzahl der Reisenden jeder Bahn in Vergleichung stellt, so erscheint überwiegend

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I,

Wien mit 29.65 Percent sowohl gegen Mürrzuslag mit . . .	0.46 Percent,
als gegen Oedenburg „ . . .	2.38 „

auf der südlichen Bahn, Section II,

Mürrzuslag mit 13.77 Percent gegen Laibach mit	11.80 „
--	---------

auf der östlichen Bahn

Krakau mit 43.19 Percent sowohl gegen Szczakowa mit . . .	29.71 „
als gegen Granica „ . . .	6.64 „

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn

Wien mit 23.99 Percent sowohl gegen Oedenburg mit	1.94 Percent,
als gegen Laibach „	2.93 „

auf der östlichen Bahn

Krakau mit 30.84 Percent sowohl gegen Szczakowa mit . . .	18.99 „
als gegen Dębica „ . . .	10.20 „

Wenn man ferner die Zahl der Reisenden in den Stationen der Hauptstädte der Kronländer Oesterreich, Steiermark, Krain und Westgalizien betrachtet, so hatte im Verhältnisse zur Gesamtzahl von Reisenden der bezüglichen Bahn im Jahre 1855 Krakau die grösste Zahl mit 43.19 Percent, dann folgt Wien mit 29.65 Percent, Gratz mit 21.96 Percent, Laibach mit 11.80 Percent, und im Jahre 1856 hatte die grösste Anzahl Krakau mit 30.84 Percent, dann folgt Wien mit 23.99 Percent, Gratz mit 6.36 Percent, und Laibach mit 2.93 Percent.

d. Verkehr in verschiedenen Zeit-Perioden.

Die Grösse des Personen-Verkehres war im Laufe des Jahres auf den einzelnen Bahnen nicht eine fortwährend gleiche und nahm auf den verschiedenen Bahnen zu verschiedenen Zeiten zu und ab.

Wenn man, um diese Veränderungen zu übersehen, die Zahl der beförderten Reisenden und des Militärs zusammengenommen in Betrachtung zieht, so ergaben sich für die verschiedenen Zeit-Perioden folgende Verkehrsverhältnisse:

In den nachbenannten Zeit-Perioden	sind auf nachbenannten Bahnen			sind auf allen Bahnen zusammen	sind auf nach- benannten Bahnen		sind auf allen Bahnen zusammen
	südliche, Seet. I	südliche, Seet. II	östliche		südliche	östliche	
Personen befördert worden							
im Jahre 1855				im Jahre 1856			
November 1854 resp. 1855	93.482	53.267	6.541	153.290	143.998	18.063	162.061
December " " "	83.998	54.933	6.867	145.798	117.825	12.790	130.615
Januar 1855 " 1856	72.722	37.818	6.035	116.575	116.479	7.573	124.052
Zusammen im I. Quartale	250.202	146.018	19.443	415.663	378.302	38.426	416.728
Februar 1855 resp. 1856	66.067	35.350	5.060	106.477	110.539	9.453	119.992
März " " "	86.004	49.542	6.678	142.224	149.509	21.006	170.515
April " " "	108.409	51.662	9.902	169.973	174.236	24.925	199.161
Zusammen im II. Quartale	260.480	136.554	21.640	418.674	434.284	55.384	489.668
Mai 1855 resp. 1856	205.511	77.602	11.151	294.264	325.943	32.872	358.815
Juni " " "	252.800	66.620	11.228	330.648	325.934	31.796	357.730
Juli " " "	332.423	97.569	18.536	448.528	321.910	34.174	356.084
Zusammen im III. Quartale	790.734	241.791	40.915	1,073.440	973.787	98.842	1,072.629
August 1855 resp. 1856	288.679	99.035	13.222	400.936	413.845	31.700	445.545
September " " "	253.255	80.815	12.853	346.923	325.404	35.315	360.719
October " " "	150.539	68.823	11.148	230.510	232.635	33.275	265.910
Zusammen im IV. Quartale	692.473	248.673	37.223	978.369	971.884	100.290	1,072.174
Zusammen im I. Semester	510.682	282.572	41.083	834.337	812.586	93.810	906.396
" " II. "	1,483.207	490.464	78.138	2,051.809	1,945.671	199.132	2,144.803
Im Verwaltungs-Jahre	1,993.889	773.036	119.221	2,886.146	2,758.257	292.942	3,051.199

Die Vertheilung der Reisenden nach den einzelnen Monaten lässt erkennen, wie ungleich die Benützung der Bahnen je nach den einzelnen Jahres-Abschnitten war. Der grösste Verkehr hatte stattgefunden im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section I, und auf der östlichen Bahn im Monate Juli, auf der südlichen Bahn, Section II, dagegen im Monate August; im Jahre 1856 concentrirte sich der grösste Verkehr auf der Südbahn im Monate August und auf der östlichen Bahn im Monate September.

Der schwächste Verkehr war auf allen Bahnen im Jahre 1855 im Monate Februar und im Jahre 1856 im Monate Januar.

Der Einfluss der Zufälligkeiten, welche in den einzelnen Monaten vorkommen, gleicht sich mehr aus, wenn man die Ergebnisse nach Quartalen und Semestern in Betracht zieht.

Auf den einzelnen Bahnen vertheilten sich die Antheile der einzelnen Quartale und Semester des Verkehrs-Jahres, wie folgt:

Auf nachbenannten Bahnen	entfielen von dem Gesamtverkehre in Percenten ausgedrückt					
	auf das 1.	auf das 2.	auf das 3.	auf das 4.	auf das 1.	auf das 2.
	Quartal			Semester		
im Jahre 1855						
Südliche { Section I	12·5	13·1	39·7	34·7	25·6	74·4
{ Section II	18·9	17·6	31·3	32·2	36·6	63·4
Oestliche	16·3	18·1	34·3	31·3	34·5	65·5
Im Durchschnitte aller Bahnen	14·4	14·5	37·2	33·9	28·9	71·1
im Jahre 1856						
Südliche	13·7	15·7	35·4	35·2	29·4	70·6
Oestliche	13·1	18·9	33·8	34·2	32·1	67·9
Im Durchschn. beider Bahnen	13·6	16·0	35·3	35·1	29·7	70·3

Wenn man die Zahl der Personen des 1. Quartales auf jeder Bahn als Einheit annimmt und jene der übrigen Quartale im entsprechenden Verhältnisse ausdrückt, so ergeben sich für eine leichte Uebersicht der Grösse des Verkehres nach der natürlichen Reihenfolge der Quartale nachstehende Verhältnisszahlen:

im Jahre 1855:

auf allen Bahnen zusammengenommen 1 : 1·01 : 2·58 : 2·35
 „ der südlichen Bahn, Section I 1 : 1·04 : 3·16 : 2·77
 „ „ „ „ „ II 1 : 0·93 : 1·66 : 1·70
 „ „ östlichen „ 1 : 1·11 : 2·10 : 1·91

im Jahre 1856:

auf beiden Bahnen zusammen 1 : 1·18 : 2·57 : 2·57
 „ der südlichen Bahn 1 : 1·15 : 2·57 : 2·57
 „ „ östlichen „ 1 : 1·44 : 2·57 : 2·61

Ordnet man die Quartale nach der Zunahme des Verkehres, so bilden sich nachstehende Reihenfolgen:

im Jahre 1855, für alle Bahnen zusammen das 1. 2. 4. 3. Quartal,
 „ die südliche Bahn, Section I 1. 2. 4. 3. „
 „ „ „ „ „ II 2. 1. 3. 4. „
 „ „ östliche „ 1. 2. 4. 3. „
 im Jahre 1856, für beide Bahnen zusammen das 1. 2. 4. 3. „
 „ die südliche Bahn 1. 2. 4. 3. „
 „ „ östliche „ 1. 2. 3. 4. „

Somit war der grösste Verkehr im Jahre 1855 im 3. Quartale auf der südlichen Bahn, Section I, und im Jahre 1856 auf der östlichen Bahn im 4. Quartale

Auf allen Bahnen zusammengenommen war der stärkste Verkehr in beiden Jahren im 3. Quartale. Am schwächsten war der Verkehr im 1. Quartale mit Ausnahme der südlichen Bahn, Seet. II, im Jahre 1855, hierauf folgt auf allen Bahnen das zweite.

Wenn man die Ergebnisse der beiden Semester vergleicht, so zeigt sich auf allen Bahnen im 2. Semester eine Vermehrung gegenüber dem 1. Semester. Die Verhältnisszahlen der Verkehrszunahme werden weiter unten bei der Einnahme entwickelt.

Diesen Ziffern lassen sich folgende Bemerkungen anreihen. In den Ziffern spricht sich die Einwirkung des Klimas entschieden aus. Die drei Wintermonate November, December und Januar haben auf allen Bahnen die wenigsten Reisenden aufzuweisen. Die Sommermonate sind durchgehends besser als die Frühlingsmonate, indem sich namentlich im Jahre 1855 der Verkehr der ersteren auf der südlichen Bahn, Section I, auf das Dreifache der letzteren steigerte, und in beiden Jahren auf allen Bahnen beinahe das Doppelte erreichte, mitunter auch überstieg.

Bei Vergleichung der Semester zeigt sich die weit günstigere Gestaltung des 2. gegenüber dem 1., wo der Verkehr namentlich 1855 bei der Südbahn, Section I, beinahe das Dreifache des 1. Semesters erreichte, welche Differenz durch den bekannten starken Besuch mehrerer der Residenz nahe gelegenen Bade- und Belustigungsorte, zugleich Orte des Sommeraufenthaltes für die Bewohner der Residenz, erklärt wird.

e. Verkehr in Vergleichung zu den Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel und zu der dabei fortgeschafften Last.

In Vergleichung der im Jahre 1855 mit Personen-Zügen zurückgelegten 193.567 Nutzmeilen mit den 17,755.463 Reisemeilen, welche für alle Bahnen entfielen, und sonach von den beförderten Personen zurückgelegt wurden, wovon die Reisenden 10,318.703 und das Militär 7,436.760 treffen, ergibt sich, dass bei allen Bahnen auf eine Personenzugs-Nutzmeile 53.3 Reisemeilen oder eben so viele Reisende und mit Hinzurechnung des Militärs 91.7 Personen entfielen. Im Jahre 1856 betragen die mit den Personen-Zügen zurückgelegten Nutzmeilen 220.999, und es wurden im Ganzen 17,737.465 Reisemeilen und zwar von den gewöhnlichen Reisenden 13,213.065 und vom Militär 4,524.400 zurückgelegt. In diesem Jahre entfielen sonach auf eine Personenzugs-Nutzmeile 59.8 Reisemeilen oder eben so viele Reisende und mit Hinzurechnung des Militärs 80.3 Personen.

Auf den einzelnen Bahnen entfielen auf eine Personenzugs-Nutzmeile:

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I,	74.7	Reisende und sammt Militär	100.6	Personen,
„ „ „ „ „ „ II,	40.8	„ „ „ „	94.9	„
„ „ östlichen „	26.3	„ „ „ „	33.9	„

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn	63.9	Reisende und sammt Militär	85.4	Personen,
„ „ östlichen „	40.5	„ „ „ „	56.3	„

Von den Sitzplätzen, welche auf den in Bewegung gesetzten Personen-Wagen vorhanden waren, entfielen im Jahre 1855 auf einen Reisenden 4.7 und mit Hinzurechnung des Militärs 5.3.

rechnung des Militärs auf eine Person 2·7; im Jahre 1856 kamen auf einen Reisenden 4·6 und mit Hinzurechnung des Militärs 3·4 Sitzplätze.

Auf den einzelnen Bahnen ergab sich die entfallende Anzahl an Sitzplätzen:

im Jahre 1855

bei der südlichen Bahn, Section I,

auf 1 Reisenden mit 3·8 und sammt Militär auf 1 Person mit 2·8

bei der südlichen Bahn, Section II,

auf 1 Reisenden mit 5·6 " " " " " " " " 2·4

bei der östlichen Bahn

auf 1 Reisenden mit 4·1 " " " " " " " " 3·2

im Jahre 1856

bei der südlichen Bahn

auf 1 Reisenden mit 4·8 und sammt Militär auf 1 Person mit 3·6

bei der östlichen Bahn

auf 1 Reisenden mit 4·1 " " " " " " " " 2·4

Wenn man annimmt, dass auf allen Bahnen das sämtliche Militär in Personen-Wagen befördert worden ist, so ergibt sich, dass im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section II, und im Jahre 1856 auf der östlichen Bahn die dem Verkehre dienstbar gewesenen Sitzplätze am meisten benützt worden sind.

Rücksichtlich der Last an Wagen und Personen, welche bei den Personen-Zügen geführt wurde, ergibt sich, wenn man jede Person mit dem frei mitzunehmenden Gepäck auf 1½ Centner anschlägt, dass im Durchschnitte aller Bahnen die leeren Personen-Wagen eines Zuges im Jahre 1855 827 Centner, diese mit den Reisenden besetzt 907 Centner und, wenn auch das Militär dazu gerechnet wird, 964 Centner im Gewichte hatten. Im Jahre 1856 wogen die leeren Wagen 986, die Wagen mit den Reisenden besetzt 1.076 und nach weiterer Hinzurechnung des Militärs 1.106 Centner.

Auf den einzelnen Bahnen ergab sich das durchschnittliche Gewicht wie folgt:

Auf nachbenannten Bahnen	betrug bei einem Personen-Zuge das Gewicht			das Gewicht, welches durch alle Fahrten 1 Meile weit be- fördert wurde, betrug
	der leeren Wagen	der Wagen und der Reisenden	der Wagen, der Reisenden und des Militärs	
Centner				
im Jahre 1855				
Südliche { Section I	950	1.070	1.109	87,475.702
{ Section II	834	895	976	94,851.584
Oestliche	317	356	445	7,789.725
im Jahre 1856				
Südliche	1.110	1.206	1.238	225,167.440
Oestliche	395	456	479	18,738.001

Das effective Gewicht der Personen-Züge war jedoch noch grösser auf allen Bahnen um das Gewicht jener Lastwagen, welche den Personen-Zügen zur Beförderung des Reisegepäcks etc. stets beigegeben werden, und ihres Inhaltes, endlich auch um das Gewicht jener Lastwagen sammt Fracht, welche den gemischten Zügen und ausnahmsweise zu Zeiten auch den Personen-Zügen beigegeben werden.

Wenn man annimmt, dass das sämmtliche Militär in Personen-Wagen befördert wurde, so ergab sich im Durchschnitte aller Bahnen das Verhältniss des Gewichtes der beförderten Personen sammt dem frei mitgeführten Gepäck zu dem Wagengewichte im Jahre 1855 wie 1:5.99 und im Jahre 1856 wie 1:8.15, während, wenn alle Plätze besetzt gewesen wären, im Jahre 1855 das Verhältniss wie 1:2.29 und im Jahre 1856 das Verhältniss wie 1:2.39 bestanden hätte.

Auf den einzelnen Bahnen stellten sich in dieser Beziehung folgende Verhältnisse dar:

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I,

das stattgehabte Verhältniss . . . 1 : 6.34; bei Besetzung aller Plätze 1 : 2.25
auf der südlichen Bahn, Section II,

das stattgehabte Verhältniss . . . 1 : 5.87 " " " " 1 : 2.39
auf der östlichen Bahn

das stattgehabte Verhältniss . . . 1 : 6.21 " " " " 1 : 1.99

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn

das stattgehabte Verhältniss . . . 1 : 8.67; bei Besetzung aller Plätze 1 : 2.44
auf der östlichen Bahn

das stattgehabte Verhältniss . . . 1 : 4.70 " " " " 1 : 1.91

Es wurde daher in beiden Jahren die grössere todte Last auf der südlichen Bahn geführt.

2. Sachen-Transporte.

a. Verkehr nach der Gewichtsmenge überhaupt.

Wie aus der Uebersicht VIII hervorgeht, betrug der auf den österreichischen Staatsbahnen vermittelte Sachen-Verkehr:

	1855	1856
an Reisegepäck und Eilgut	316.006 Ctr.	255.707 Ctr.
„ ordinären Frachten	15,080.723 „	13,619.906 „
„ Regie-Frachten	2,972.915 „	3,112.290 „
Zusammen	18,369.644 Ctr.	16,987.903 Ctr.

Das Reisegepäck ist dasjenige, welches die Reisenden nicht unter eigener Aufsicht im Wagen behielten, sondern zur Beförderung aufgaben.

Werden diese Mengen ohne Rücksicht auf die Entfernung, auf welche der Transport stattfand, auf die Bahnlänge vertheilt, so entfielen auf eine Bahnmeile

	1855	1856
von dem Reisegepäck und Eilgut	4.299 Ctr.	2.779 Ctr.
„ den ordinären Frachten	205.180 „	148.043 „
„ „ Regie-Frachten	40.448 „	33.829 „
im Durchschnitte von allen Gegenständen	<u>249.927 Ctr.</u>	<u>184.651 Ctr.</u>

Wird die Gesamtmenge auf die vorhandene Achsenzahl und Ladungsfähigkeit der Lastwagen vertheilt, so entfielen auf

1 Achse im Jahre 1855	3.334 Ctr.	im J. 1856	2.644 Ctr.
und auf 1 Ctr. Ladungsfähigkeit im Jahre 1855	63·29	„ „ „ „	46·73 „

Nach der Vertheilung auf die Bahnlänge gelangte das meiste Eilgut und Reisegepäck im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section I, zur Aufgabe, da nämlich auf 1 Bahnmeile 8.013 Centner entfielen.

Die meisten ordinären Frachten im Verhältniss zur Bahnlänge gelangten im Jahre 1855 auf der östlichen Bahn mit 283.740 Centnern auf die Bahnmeile zur Aufgabe; hierauf folgt in diesem Jahre die südliche Bahn, Section I, mit 253.031 Centnern und die südliche, Section II, mit 161.253 Centnern auf die Bahnmeile.

Im Jahre 1856 entfielen von den beförderten ordinären Frachten bei der südlichen Bahn 159.367 Centner und bei der östlichen Bahn 122.157 Centner auf die Bahnmeile.

Die meisten Regie-Frachten entfielen im Jahre 1855 auf die südliche Bahn, Section I, mit 45.254 Centnern auf die Bahnmeile.

Nach der Vertheilung auf die vorhandenen Lastwagen-Achsen entfiel auf eine Achse die grösste Anzahl Centner von Frachten jeder Art im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section I, mit 4.139 und im Jahre 1856 auf der östlichen Bahn mit 3.334 Centnern auf die Bahnmeile.

Nach der Vertheilung auf die Ladungsfähigkeit entfielen auf 1 Centner derselben	
im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section I	79·01 Centner,
„ „ „ „ „ II	54·37 „
„ „ östlichen „	62·92 „
im Jahre 1856 auf der südlichen Bahn	45·71 „
„ „ östlichen „	50·65 „

b. Sachen-Transporte bei Personen-Zügen.

Um in weitere aus der Uebersicht VIII nicht zu entnehmende Details einzugehen, ist zunächst jener Sachen-Transport in Betracht zu ziehen, welcher beim Verkehre der Personen-Züge vorkommt. Derselbe theilt sich in das Gepäck der Reisenden und des Militärs, dann in das Eilgut, wie folgt:

Auf nachbenannten Bahnen	gelangte zur Beförderung		
	Gepäck	Eilgut	Zusammen
	Centner		
im Jahre 1855			
Südliche { Section I . . .	145.509	34.797	180.306
{ Section II . . .	58.925	19.884	78.809
Oestliche	51.033	5.858	56.891
Zusammen . . .	255.467	60.539	316.006
im Jahre 1856			
Südliche	139.511	46.747	186.258
Oestliche	56.397	13.052	69.449
Zusammen	195.908	59.799	255.707
Auf eine Bahnmeile entfielen			
im Jahre 1855			
Südliche { Section I . . .	6.466	1.547	8.013
{ Section II . . .	1.420	479	1.899
Oestliche	5.372	617	5.989
im Durchschnitte . .	3.476	823	4.299
im Jahre 1856			
Südliche	2.180	730	2.910
Oestliche	2.014	466	2.480
im Durchschnitte . .	2.129	650	2.779
In Procenten von der Gesamtmenge des Gepäcks der Reisenden und des Eilgutes ausgedrückt			
im Jahre 1855			
Südliche { Section I . . .	80·7	19·3	.
{ Section II . . .	74·8	25·2	.
Oestliche	89·7	10·3	.
im Durchschnitte . .	80·8	19·2	.
im Jahre 1856			
Südliche	74·9	25·1	.
Oestliche	81·2	18·8	.
im Durchschnitte . .	76·6	23·4	.

An beiden Gegenständen zusammen entfielen somit am meisten auf der südlichen Bahn, Section I, im Jahre 1855 mit 8.013 Centnern auf die Bahnmeile.

Die früher aufgestellten Zahlen-Verhältnisse dienen, im Zusammenhalte mit der Zahl der Reisenden und des Militärs, auch zu einer Vergleichung, in welcher Menge sich auf den verseiedenen Bahnen das von einer Person mitgeführte Gepäck

Auf nachbenannten Bahnen	gelangten zur Beförderung					
	Partei-Frachten				Regie- Frachten	alle Frachten- Gattungen zusammen
	der I.	der II.	der III.	in den 3 Classen zusammen		
	Classe				Centner	
	im Jahre 1856					
Südliche	138.664	19.176	1.527	159.367	43.600	202.967
Oestliche	96.943	24.650	564	122.157	11.497	133.654
im Durchschnitte .	125.966	20.841	1.235	148.042	33.829	181.871
In Procenten von der Gesammtmenge der Partei-Frachten ausgedrückt						
	im Jahre 1855					
Südliche { Section I .	82·4	16·6	1·0	.	17·9	.
{ Section II .	82·2	16·8	1·0	.	23·9	.
Oestliche	90·6	9·3	0·1	.	12·9	.
im Durchschnitte .	83·7	13·4	0·9	.	19·7	.
	im Jahre 1856					
Südliche	87·0	12·0	1·0	.	27·3	.
Oestliche	79·3	20·2	0·5	.	9·4	.
im Durchschnitte .	85·1	14·1	0·8	.	22·9	.

Wie diese Nachweisung zeigt, haben die österreichischen Staatsbahnen, abgesehen von den Regie-Frachten, einen Frachten-Verkehr aufzuweisen, welcher nur von anderen durch die Verhältnisse sehr begünstigten Bahnen übertroffen wird.

Von Interesse wird es sein, in eine nähere Betrachtung der Ziffern einzugehen, nach welchen sich die Partei-Frachten in die drei abgeseondert nachgewiesenen Classen vertheilen, weil die I. Classe die grosse Masse der Roh-Producte in sich fasst, während der II. und III. Classe meist Handelsgüter, namentlich die Colonial-Waaren, und der III. Classe insbesondere die voluminösen oder sogenannten sperrigen Güter angehören.

Die der III. Classe angehörige Menge, also vorzugsweise die der voluminösen Güter, ist nur von geringer Bedeutung, indem sie nicht einmal 1 Percent der Gesammtmenge ausmacht; die Güter der II. Classe dagegen sind, da sie den 6. bis 7. Theil der Frachtenmenge aller drei Classen ausmachen, von grösserem Belange.

Den überwiegendsten Factor bilden jedoch die der I. Classe angehörigen Roh-Producte, welche im Jahre 1855 $\frac{2}{5}$ und im Jahre 1856 $\frac{5}{6}$ der Gesammtmenge ausmachen. Hieraus lässt sich auf den wohlthätigen Einfluss schliessen, welchen die österreichischen Staatsbahnen auf den volkswirtschaftlichen Aufschwung des Kaiserreiches üben.

Regie-Frachten sind in nicht unerheblicher Menge zur Beförderung gelangt, indem sie im Jahre 1855 dem 5. und im Jahre 1856 dem 4. Theile der Partei-Frachten gleichkamen. Den grössten Theil davon bildete der Brennstoff, überdiess

d. Verkehr mit Partei-Frachten auf der eigenen Bahn und in Verbindung mit fremden Bahnen.

Die auf den einzelnen Bahnen transportirten Güter wurden entweder von einer zur anderen Station derselben Bahnlinie versendet, oder sie berührten auch, sei es bei der Aufnahme oder Abgabe, fremde Bahnen. Die östliche tritt an der preussischen Gränze bei Myslowice mit der ober-schlesischen und an der russisch-polnischen Gränze (bei Granica) mit der Warschauer Bahn in Verbindung. Die beiden Sectionen der südlichen Staatsbahn berührten sich im Jahre 1855 in Mürzzuschlag; im Jahre 1856, in welchem sie vereint wurden, werden dieselben jedoch nur als eine Bahn in Betracht genommen, wornach bezüglich dieser Bahn im Jahre 1856 jede weitere Erörterung in der fraglichen Richtung entfällt.

Die Partei-Frachten, welche hier allein in Betracht kommen, theilen sich demnach in solche, welche auf der eigenen Bahn aufgenommen und abgegeben worden, ferner in solche, welche auf der eigenen Bahn aufgenommen und zur Abgabe auf eine fremde Bahn übergegangen sind, endlich in solche, welche auf einer fremden Bahn aufgenommen wurden und zur Abgabe auf die eigene Bahn übergingen, wie diess aus der folgenden Darstellung zu ersehen ist.

Auf nachbenannten Bahnen	wurden von den Partei-Frachten					
	auf der eigenen Bahn aufgenommen und abgegeben	auf der fremden Bahn aufgenommen und kamen auf die eigene Bahn	auf der eigenen Bahn aufgenommen und gingen auf die fremde Bahn	auf der eigenen Bahn aufgenommen und abgegeben	auf der fremden Bahn aufgenommen und kamen auf die eigene Bahn	auf der eigenen Bahn aufgenommen und gingen auf die fremde Bahn
	Centner			in Procenten von der Gesamtmenge		
	im Jahre 1855					
Südliche { Section I .	2,303.836	2,186.302	1,203.052	40·4	38·5	21·1
{ Section II .	3,328.083	1,236.490	2,127.427	49·7	18·5	31·8
Oestliche	900.067	1,352.060	443.406	33·4	50·2	16·4
Zusammen	6,531.986	4,774.852	3,773.885	43·3	31·7	25·0
	im Jahre 1856					
Oestliche	1,507.704	1,125.789	786.891	44·1	32·9	23·0

Die auf der eigenen Bahn aufgenommenen und abgegebenen Frachten betragen demnach im Durchschnitte aller Bahnen in beiden Jahren beinahe die Hälfte der Gesamtmenge aller Partei-Frachten.

Im Verhältnisse zum Gesamtverkehre hatte den grössten internen Verkehr im Jahre 1855 die südliche Bahn, Section II, mit 49·7 Percent, und den kleinsten

die östliche mit 33·4 Percent, welcher letztere sich jedoch im Jahre 1856 auf 44·1 Percent erhob. Der interne Verkehr betrug im Jahre 1855 bei der südlichen Bahn, Section I, $\frac{2}{5}$, bei der südlichen Bahn, Section II, $\frac{1}{2}$ und bei der östlichen Bahn etwas unter $\frac{1}{3}$, und im Jahre 1856 bei der östlichen Bahn beinahe die Hälfte des Gesamtverkehrs. Im Jahre 1855 empfing die südliche Bahn, Section I, etwa $\frac{2}{5}$ der Gesamtfrachten von anderen Eisenbahnen und gab an dieselben etwa $\frac{2}{9}$ ab; bei der südlichen Bahn, Section II, war dieses Verhältniss etwa $\frac{1}{6}$ und $\frac{1}{3}$, bei der östlichen Bahn $\frac{1}{2}$ und $\frac{1}{6}$, im Jahre 1856 bei letzterer Bahn $\frac{1}{3}$ und $\frac{1}{5}$. — Die grösste Quantität ging auf fremde Bahnen auf der südlichen Bahn, Section II, mit 31·8 Percent, die kleinste auf der östlichen im Jahre 1855 mit 16·4 Percent über, dieselbe erhob sich jedoch auf dieser letzteren Bahn im Jahre 1856 auf 23·0 Percent. Die grösste Quantität kam von fremden auf die eigene Bahn im Jahre 1855 auf der östlichen mit 50·2, und betrug auf dieser Bahn im Jahre 1856 32·9 Percent des Gesamtverkehrs.

Von den Gütern der I. und III. Classe gehörte der bei weitem grössere Theil dem internen Verkehre, von den Gütern der II. Classe aber dem externen Verkehre an.

Die vorausgeschickte Darstellung gibt auch in der Voraussetzung, dass die Lastwagen der eigenen Bahn auf fremde Bahnen, und ebenso die fremden Lastwagen auf die eigene Bahn übergehen, was wirklich der Fall war, einen Maassstab zur Beurtheilung der Mühewaltung bei der Manipulation mit den Frachten. Denn die auf der eigenen Bahn aufgenommenen und auch abgegebenen Frachten mussten bei der Aufgabe und bei der Abgabe einer Manipulation unterzogen werden, während bei den übrigen Frachten eine Manipulation nur entweder bei der Aufgabe oder bei der Abgabe stattfand. Die obige Darstellung dient ferner auch dazu, um zu ermitteln, welcher Betrag von der Gesamteinnahme für Partei - Frachten auf die nach der Centner - Zahl eingehobene allgemeine Versicherungsgebühr entfällt, da diese für die aufnehmende Bahn eine grössere, als für die abgebende ist.

Dabei zeigt sich, dass

im Jahre 1855 die südliche Bahn, Section I, von	$\left\{ \begin{array}{l} 61\cdot5 \text{ Percent die grössere} \\ 38\cdot5 \text{ „ „ „ mindere} \end{array} \right.$	} og.
„ „ „ „ „ II, „		
im Jahre 1856 die östliche Bahn	$\left\{ \begin{array}{l} 81\cdot5 \text{ „ „ „ grössere} \\ 18\cdot5 \text{ „ „ „ mindere} \end{array} \right.$	} Gebühr bezog.
Nur bei der östlichen Bahn zeigt sich im Jah		

grossen Frachten-Menge, welche auf der eigenen Bahn und auf den fremden Bahnen aufgenommen wurde, dass dieselbe bei ersterer von 49·8 die mindere, und bei letzterer von 50·2 Percent die grössere Gebühr bezog.

An allgemeiner Versicherungsgebühr hatte daher im Jahre 1855 die südliche Bahn, Section II, die grösste, und die östliche Bahn die kleinste Einnahme.

e. Verkehr einzelner Bahnstrecken und Stationen.

Die Verhältnisse, welche hinsichtlich des Frachten-Verkehres auf einzelnen Bahnstrecken und Stationen bestehen, können, wie diess beim Personen-Verkehre geschehen ist, auf Grundlage des im Eingange der die Transporte betreffenden

Auf den nachbenannten										
mit den nachbenannten Transport- Gegenständen	den kleinsten Verkehr					den nächst grösseren Verkehr				
	die Stationen					die Stationen				
	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			in Procenten vom Gesamtver- kehre auf 1 Bahnhofs- meile	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			in Procenten vom Gesamtver- kehre auf 1 Bahnhofs- meile
		zusammen	bei welchen kein Ver- kehr stattfand	bei welchen der Verkehr 10% des Gesamtver- kehres nicht erreichte			zusammen	bei welchen kein Ver- kehr stattfand	bei welchen der Verkehr 10% des Gesamtver- kehres nicht erreichte	
im Jahre 1855										
Südliche Bahn, Section I										
Mit ordinären Frach- ten	Neustadt und Oedenburg	8	.	8	0·10	Gloggnitz und Mürzzuschlag	6	.	5	0·42
Mit Regie-Frachten } Mit ordinären u. Regie- Frachten zusammen	Neustadt und Oedenburg	8	1	7	0·19	Gloggnitz und Mürzzuschlag	6	1	3	1·62
	Neustadt und Oedenburg	8	.	5	0·12	Gloggnitz und Mürzzuschlag	6	.	4	0·59
Südliche Bahn, Section II										
Mit ordinären Frach- ten	Cilli und Graz	13	.	8	0·95	Cilli und Laibach	11	.	8	1·28
Mit Regie-Frachten } Mit ordinären u. Regie- Frachten zusammen	Cilli und Graz	13	.	9	1·13	Cilli und Laibach	11	.	7	3·64
	Cilli und Graz	13	.	8	1·12	Cilli und Laibach	11	.	5	1·74
im Jahre 1856										
Südliche Bahn										
Mit ordinären Frach- ten	Gloggnitz und Mürzzuschlag	6	.	5	0·23	Mürzzuschlag und Laibach	40	.	30	1·13
Mit Regie-Frachten } Mit ordinären u. Regie- Frachten zusammen	Gloggnitz und Mürzzuschlag	6	.	5	0·61	Mürzzuschlag und Laibach	40	.	28	1·40
	Gloggnitz und Mürzzuschlag	6	.	4	0·31	Mürzzuschlag und Laibach	40	.	27	1·19

Darstellung gelieferten Ausweises über den Verkehr einzelner Stationen in Betrachtung gezogen werden.

Wenn man auch hier wieder von den Hauptstationen absieht, die zwischen diesen liegenden Stationen zusammen, so wie die Bahnlängen von einer Hauptstation zur andern in Betrachtung zieht und die Bahnstrecken nach der Zunahme der Menge des Verkehrs ordnet, so ergibt sich folgende Uebersicht.

den noch grösseren Verkehr					den grössten Verkehr				
die Stationen					die Stationen				
zwischen den Hauptstationen	in der Zahl				zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			
	zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr 10% des Gesamtverkehrs nicht erreichte	in Prozenten vom Gesamtverkehr auf f Bahnmile		zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr 10% des Gesamtverkehrs nicht erreichte	in Prozenten vom Gesamtverkehr auf f Bahnmile
im Jahre 1855									
Südliche Bahn, Section I									
Wien und Baden	12	2	8	2·01	Baden und Gloggnitz	12	2	5	2·37
Wien und Baden	12	2	8	0·81	Baden und Gloggnitz	12	3	1	5·95
Wien und Baden	12	1	9	1·83	Baden und Gloggnitz	12	2	4	2·76
Südliche Bahn, Section II									
.	.	.	.	.	Gratz und Mürzzuschlag	13	.	11	1·69
.	.	.	.	.	Gratz und Mürzzuschlag	13	.	6	2·32
.	.	.	.	.	Gratz und Mürzzuschlag	13	.	10	1·82
im Jahre 1856									
Südliche Bahn									
Baden und Gloggnitz	12	2	8	0·95	Wien und Baden	12	2	8	3·91
Baden und Gloggnitz	12	2	4	3·54	Wien und Baden	12	1	8	1·14
Baden und Gloggnitz	12	2	6	1·51	Wien und Baden	12	1	9	3·30

Auf der östlichen Bahn hatten im Jahre 1855 die Zwischenstationen

Krzeszowice

bei dem Verkehre ordinärer Frachten mit 1·80 Percent den kleinsten	} Anteil am Gesamt- verkehre,
„ „ „ von Regie-Frachten „ 6·30 „ „ grössten	
„ „ „ beider Gattungen „ 2·32 „ „ kleinsten	

Trzebinia

bei dem Verkehre ordinärer Frachten mit 7·00 Percent den kleinsten	} Anteil am Gesamt- verkehre;
„ „ „ von Regie-Frachten „ 29·36 „ „ grössten	
„ „ „ beider Gattungen „ 9·56 „ „ kleinsten	

im Jahre 1856 hatte

bei dem Verkehre ordinärer Frachten mit 0·11 Percent und
 „ „ „ beider Gattungen „ 0·27 „ die Station

Podłęże und

bei dem Verkehre von Regie-Frachten mit 0·09 Percent die Station

Tarnów

den kleinsten Antheil am Gesamtverkehre.

Den grössten Antheil daran hatte

bei dem Verkehre ordinärer Frachten die Station	Oświęcim	mit	8·10	Percent,
„ „ „ von Regie-Frachten „ „	Trzebinia	„	6·37	„
„ „ „ beider Gattungen „ „	Oświęcim	„	7·66	„

f. Verkehr in verschiedenen Zeit-Perioden.

Die Grösse des Frachten-Verkehres ist in den Jahren 1855 und 1856 auf den einzelnen Bahnen eben so wenig wie die Grösse des Personen-Verkehres eine fortwährend gleiche gewesen, und hat auf den verschiedenen Bahnen zu verschiedenen Zeiten zu- und abgenommen. Doch ergeben sich bei dem Frachten-Verkehre vielfach andere Verhältnisse als bei dem Personen-Verkehre, denn es sind nicht so sehr die klimatischen Verhältnisse, als andere Umstände, welche auf die Frachten-Bewegungen Einfluss nehmen.

Wenn man, um die Verhältnisse der eingetretenen Veränderungen zu übersehen, die Partei- und Militär-Sendungen zusammengenommen in Betrachtung zieht, so ergeben sich für die verschiedenen Zeit-Perioden folgende Verhältnisszahlen:

In den nachbenannten Zeit-Perioden	sind auf nachstehenden Bahnen			sind auf allen Bahnen zusammen	sind auf nachbenannten Bahnen		sind auf beiden Bahnen zusammen
	südliche, Sect. I	südliche, Sect. II	östliche		südliche	östliche	
	Centner Partei- und Militär-Frachten befördert worden						
	im Jahre 1855				im Jahre 1856		
November 1854, respective 1855 .	435.910	518.512	187.761	1,142.183	844.970	254.882	1,099.852
December " " " .	408.842	580.734	219.803	1,209.379	824.836	219.190	1,044.026
Januar 1855, respective 1856 . .	412.015	489.588	263.117	1,164.720	798.051	232.900	1,030.951
Zusammen im I. Quartale .	1,256.767	1,588.834	670.681	3,516.282	2,467.857	706.972	3,174.829
Februar 1855, respective 1856 .	383.884	447.402	230.727	1,062.013	762.705	274.105	1,036.810
März " " " .	490.243	611.358	290.478	1,392.079	761.151	251.623	1,012.774
April " " " .	477.711	548.251	138.895	1,164.857	839.973	288.165	1,128.138
Zusammen im II. Quartale .	1,351.838	1,607.011	660.100	3,618.949	2,363.829	813.893	3,177.722
Mai 1855, respective 1856 . . .	547.972	598.899	256.097	1,402.968	868.565	289.008	1,157.573
Juni " " " . . .	515.272	590.724	254.208	1,360.204	892.691	420.043	1,312.734
Juli " " " . . .	427.435	506.160	221.603	1,155.198	929.064	327.186	1,256.250
Zusammen im III. Quartale .	1,490.679	1,695.783	731.908	3,918.370	2,690.320	1,036.237	3,726.557
August 1855, respective 1856 . .	500.722	558.130	204.052	1,262.904	824.496	255.696	1,080.192
September 1855, respective 1856	500.439	555.110	213.608	1,269.157	822.741	243.013	1,065.754
October " " " .	592.745	687.132	215.184	1,495.061	1,030.279	364.573	1,394.852
Zusammen im IV. Quartale .	1,593.906	1,800.372	632.844	4,027.122	2,677.516	863.282	3,540.798
Zusammen { im I. Semester	2,608.605	3,195.845	1,330.781	7,135.231	4,831.686	1,520.865	6,352.551
{ „ II. „	3,084.585	3,496.155	1,364.752	7,945.492	5,367.836	1,899.519	7,267.355
Zusammen im ganzen Jahre	5,693.190	6,692.000	2,695.533	15,080.723	10,199.522	3,420.384	13,619.906

Wenn man die einzelnen Monate in Betrachtung zieht, so ist im Jahre 1855 sowohl bei allen Bahnen zusammengenommen, als auch bei den beiden Sectionen der südlichen der Monat Februar derjenige, welcher den schwächsten Frachten-Verkehr aufzuweisen hatte; im Jahre 1856 war es bei beiden Bahnen zusammengenommen und bei der Südbahn der Monat März, bei der östlichen Bahn dagegen der Monat August. Den grössten Frachten-Verkehr hatte die südliche Bahn in beiden Jahren im Monate October, die östliche Bahn dagegen im Jahre 1855 im Monate März und im Jahre 1856 im Monate Juni. Alle Bahnen zusammengenommen hatten in beiden Jahren den grössten Verkehr im Monate October.

Nach den Ergebnissen in den einzelnen Quartalen und Semestern kamen auf den einzelnen Bahnen, in Percenten von der Gesamtmenge der transportirten Partei- und Militär-Frachten jeder Bahn, folgende Verhältnisszahlen zum Vorscheine:

Auf nachbenannten Bahnen	entfielen von den transportirten Frachten auf das											
	1.	2.	3.	4.	1.	2.	1.	2.	3.	4.	1.	2.
	Quartal				Semester		Quartal				Semester	
	in Procenten von der Gesamtmenge											
Südliche { Sect. I { Sect. II	im Jahre 1855						im Jahre 1856					
	Oestliche . . .	22·2	23·7	26·2	27·9	43·8	54·2	24·2	23·2	26·4	26·2	47·3	52·7
Im Durchschnitte aller Bahnen . . .	23·3	23·9	25·9	26·9	47·4	52·6	23·3	23·4	27·4	25·9	46·6	53·4
	24·9	24·5	27·1	23·5	49·4	50·6	20·6	23·8	30·3	25·3	44·4	55·6

Nimmt man die Frachtenmenge des 1. Quartales auf jeder Bahn als Einheit an und drückt jene der übrigen Quartale im entsprechenden Verhältnisse aus, so ergeben sich nach der Reihenfolge der Quartale nachstehende Verhältnisszahlen, welche die Verschiedenheit der Grösse des Verkehrs noch mehr übersichtlich machen:

	1855	1856
auf der südlichen Bahn, Section I . . .	1 : 1·07 : 1·19 : 1·26	} 1 : 0·96 : 1·09 : 1·08
„ „ „ „ „ II . . .	1 : 1·01 : 1·08 : 1·14	
„ „ östlichen „	1 : 0·98 : 1·09 : 0·94	1 : 1·15 : 1·47 : 1·22
auf allen Bahnen zusammen . . .	1 : 1·03 : 1·11 : 1·14	1 : 1·00 : 1·18 : 1·11

Ordnet man die Quartale nach der Zunahme des Verkehrs, so ergeben sich nachstehende Reihenfolgen:

	1855	1856
für die südliche Bahn, Section I	das 1. 2. 3. 4.	} das 2. 1. 4. 3. Quartal,
„ „ „ „ „ II	„ 1. 2. 3. 4.	
„ „ östliche „	„ 4. 2. 1. 3.	„ 1. 2. 4. 3. „
für alle Bahnen zusammen	das 1. 2. 3. 4.	das 1. 2. 4. 3. Quartal.

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich, dass im Jahre 1855 der grösste Frachten-Verkehr auf den beiden Sectionen der südlichen Bahn im 4. und auf der östlichen Bahn im 3. Quartale, im Jahre 1856 jedoch auf allen Bahnen im 3. Quartale stattfand.

Am kleinsten waren die Frachtenmengen im Jahre 1855 auf den beiden Sectionen der südlichen Bahn und auf allen Bahnen zusammengenommen im 1., auf der östlichen Bahn im 4. Quartale; im Jahre 1856 fand der geringste Verkehr auf der südlichen Bahn im 2. und auf der östlichen so wie auf beiden Bahnen zusammengenommen im 1. Quartale Statt.

Nach den Quartalsummen hat daher die Frachtenmenge nur im Jahre 1855 auf den beiden Sectionen der südlichen Bahn continuirlich zugenommen.

Wenn man die beiden Semester vergleicht, so ergibt sich eine Zunahme im 2. gegen das 1. Semester, und zwar

	im Jahre 1855	im Jahre 1856
auf der südlichen Bahn, Section I	um das 1·18 fache,	} um das 1·11 fache,
„ „ „ „ „ II	1·09 „	
„ „ östlichen „	1·02 „	
auf allen Bahnen zusammen „ „	1·11 „	

Bei der Vergleichung des Frachten-Verkehres nach Quartalen mit dem oben entwickelten Personen-Verkehre ergeben sich bedeutende Verschiedenheiten, welche aus der nachstehenden Zusammenstellung zu entnehmen sind:

im Jahre 1855	Zunahme	
	des Frachten-Verkehres	des Personen-Verkehres
auf der südlichen Bahn, Section I, im 1. 2. 3. 4. Quartale,	im 1. 2. 4. 3. Quartale,	
„ „ „ „ „ II, „ 1. 2. 3. 4. „	„ 2. 1. 3. 4. „	
„ „ östlichen „ 4. 2. 1. 3. „	„ 1. 2. 4. 3. „	
im Jahre 1856		
auf der südlichen Bahn im 2. 1. 4. 3. Quartale,	im 1. 2. 4. 3. Quartale,	
„ „ östlichen „ 1. 2. 4. 3. „	„ 1. 2. 3. 4. „	

Man ersieht daraus, dass auf keiner der vorgenannten Bahnen weder im Jahre 1855 noch im Jahre 1856 die Reihenfolge der Quartale beim Personen- und Frachten-Verkehre dieselbe war. In beiden Jahren und auf allen Bahnen war sowohl der Personen- als der Frachten-Verkehr im zweiten Semester grösser als im ersten.

g. Sachenverkehr in Vergleichung zu den Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel und der dabei fortgeschafften Last.

Um in diese Betrachtung eingehen zu können, muss vor Allem eine Ergänzung der rücksichtlich der ordinären Frachten bereits vorausgeschickten Ermittlung in Betreff des Gewichtes der dem Sachen-Transporte überhaupt angehörenden Gegenstände mit Berücksichtigung der Entfernung, auf welcher dieselben befördert wurden, stattfinden.

Diese kann zwar, da einige positive Daten mangeln, nicht mit absoluter Richtigkeit durchgeführt werden, sie wird sich aber von den wirklichen Ergebnissen keineswegs so weit entfernen, dass nicht daraus weitere Folgerungen abgeleitet werden könnten.

Was den Sachen-Transport bei Personen-Zügen anbelangt, so wird man sich, um die auf eine Meile weit verführte Menge des Gepäcks der Reisenden und des Militärs, dann des Eilgutes zu ermitteln, von dem wirklichen Ergebnisse nicht weit entfernen, wenn man annimmt, dass auf jeder Bahn die genannten Gegenstände im Durchschnitte eben so weit verführt wurden als im Durchschnitte eine Person.

Hiernach ergibt sich das auf eine Meile weit transportirte Gewicht der genannten Gegenstände, wie folgt:

im Jahre 1855		Meilen-Centner
auf der südlichen Bahn, Section I.	180.306 Centner × 4·0 Meilen =	721.224
„ „ „ „ „ II.	78.809 „ × 11·9 „ =	937.827
„ „ östlichen „	56.891 „ × 4·9 „ =	278.766
Zusammen		<u>1,937.817</u>
im Jahre 1856		
auf der südlichen Bahn	186.258 Centner × 5·6 Meilen =	1,043.045
„ „ östlichen „	69.449 „ × 7·5 „ =	520.867
Zusammen		<u>1,563.912</u>

Auf welche Entfernungen die Partei- und Militär-Frachten transportirt wurden, und die Meilenzahl, welche jene Güter zurücklegten, ist bereits früher angegeben worden; sie ist daher lediglich hierher zu übertragen.

Hinsichtlich der Regie-Frachten wird man sich von dem wirklichen Ergebnisse nicht weit entfernen, wenn man annimmt, dass jeder Centner auf dieselbe durchschnittliche Entfernung verführt wurde wie die Partei-Frachten.

Hiernach ergibt sich im Jahre 1855		Meilen-Centner
auf der südlichen Bahn, Section I,		
die bereits berechneten Partei-Frachten, in welchen auch die Militär-		
Frachten inbegriffen sind, mit		75,150.108
die Regie-Frachten 1,018.221 Centner × 13·2 Meilen =		13,440.317
Frachten zusammen		88,590.625
hierzu die mit Personen-Zügen beförderten Sachen mit		721.224
im Ganzen		<u>89,311.849</u>
auf der südlichen Bahn, Section II,		
die bereits berechneten Partei-Frachten mit		129,824.800
die Regie-Frachten 1,605.821 Centner × 19·4 Meilen =		31,152.927
Frachten zusammen		160,977.727
hierzu die mit Personen-Zügen beförderten Sachen		937.827
im Ganzen		<u>161,915.554</u>
auf der östlichen Bahn		
die bereits berechneten Partei-Frachten mit		21,294.710
die Regie-Frachten 348.873 Centner × 7·9 Meilen =		2,756.097
Frachten zusammen		24,050.807
hierzu die mit Personen-Zügen beförderten Sachen		278.766
im Ganzen		<u>24,329.573</u>

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn

Meilen-Centner

die bereits berechneten Partei-Frachten mit	235.608.958
die Regie-Frachten 2,790.377 Centner \times 23.1 Meilen =	64,457.709
Frachten zusammen	300,066.667
hierzu die mit Personen-Zügen beförderten Sachen	1,043.045
im Ganzen	301,109.712

auf der östlichen Bahn

die bereits berechneten Partei-Frachten mit	37,624.224
die Regie-Frachten 321.913 Centner \times 11.0 Meilen =	3,541.043
Frachten zusammen	41,165.267
hierzu die mit Personen-Zügen beförderten Sachen	520.870
im Ganzen	41,686.137

Man ersieht aus diesen letzteren Ziffern, dass, gegenüber den Partei- und Militär-Frachten, die mit den Personen-Zügen beförderten Sachen nur unbedeutend und die Regie-Frachten von keinem entscheidenden Belange waren, und dass daher, selbst wenn die Entfernungen, welche für den Transport dieser Gegenstände angenommen wurden, auf einer oder der anderen Bahn von der Wirklichkeit etwas abweichen sollten, diess doch die nachfolgenden Vergleichen nicht beirren würde.

Wenn man den Verkehr von Sachen mit den Bewegungen der Fahrbetriebsmittel vergleicht, so ergibt sich, dass im Durchschnitte auf eine Lastzugs-Nutzmeile entfielen

im Jahre 1855	an Frachten		an Frachten, Gepäck und Eilgut	
auf der südlichen Bahn, Sect. I	$\frac{88,590.625}{46.661}$	= 1.899 Ctr.	$\frac{89,311.849}{46.661}$	= 1.914 Ctr.
„ „ „ „ „ II	$\frac{160,977.727}{109.618}$	= 1.468	$\frac{161,915.554}{109.618}$	= 1.477 „
„ „ östlichen „ . . .	$\frac{24,050.807}{15.821}$	= 1.520	$\frac{24,329.573}{15.821}$	= 1.538 „
„ allen Bahnen zusammen .	$\frac{273,619.159}{172.100}$	= 1.590	$\frac{275,556.976}{172.100}$	= 1.601 „
im Jahre 1856				
auf der südlichen Bahn . . .	$\frac{300,066.667}{155.953}$	= 1.924 Ctr.	$\frac{301,109.712}{155.953}$	= 1.931 Ctr.
„ „ östlichen „ . . .	$\frac{41,165.267}{19.853}$	= 2.073	$\frac{41,686.137}{19.853}$	= 2.100 „
„ beiden Bahnen zusammen	$\frac{341,231.934}{175.806}$	= 1.941	$\frac{342,795.849}{175.806}$	= 1.950 „

Die nutzbringende Belastung war daher im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section I, mit 1.899 Centnern und im Jahre 1856 auf der östlichen Bahn mit 2.073 Centnern am grössten.

Im Allgemeinen ist dieses Ergebniss durch die Niveau-Verhältnisse, dann durch die Verhältnisse der Leistungsfähigkeit der Locomotive in Vergleichung zu jenen der übrigen Bahnen erklärbar.

Um die auf eine Achse im Durchschnitte einer Meile Nutzfahrt entfallende Belastung ermitteln und zugleich die beförderte Last mit dem Eigengewichte der Wagen und mit ihrer Ladungsfähigkeit vergleichen zu können, muss angenommen werden, wie es in der That auch sehr nahezu der Fall ist, dass bei Wagen fremder Bahnen auf jede Achse ein eben so grosses Eigengewicht und eine eben so grosse Ladungsfähigkeit entfällt als bei Wagen der eigenen Bahnen. Da übrigens nicht zu ermitteln ist, wie viele Achsmeilen die Lastwagen bei den Personen-Zügen und wie viele bei den Lastzügen abgesondert zurückgelegt haben, so muss bei der gegenwärtigen Ermittlung die bei Personen- und Lastzügen zusammen beförderte Menge, als wäre auch erstere mit den Lastzügen befördert worden, in Betracht gezogen und dabei angenommen werden, dass die mit Personen-Zügen beförderten Sachen dieselben Belastungsverhältnisse wie die ordinären Frachten hervorbringen.

Hiernach ergibt sich Folgendes:

Auf nachbenannten Bahnen	Liefen im Durchschnitte in einem Lastzuge Achsen			
	in der Zahl	mit dem Eigen- Gewichte	mit der Ladungs- Fähigkeit	mit der Netto- Belastung
		einer Achse in Centnern		
	im Jahre 1855			
Südliche { Section I	64·2	42·5	59·0	30·0
{ Section II	59·7	44·1	52·5	25·2
Oestliche	74·5	39·0	54·9	20·7
im Durchschnitte aller Bahnen	62·3	42·8	53·1	25·6
	im Jahre 1856			
Südliche	60·6	42·5	54·6	31·8
Oestliche	118·2	40·8	65·8	18·6
im Durchschnitte beider Bahnen	67·1	42·1	56·6	29·1

Während die Ladungsfähigkeit einer Achse auf allen Bahnen nur wenig verschieden war, wich die stattgefundene Ladung einer Achse doch sehr ab; die letztere betrug von ersterer

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I,	51 Percent,	und die Ladung betrug	71 Percent	} vom Wagengewichte.
„ „ „ „ „ II,	48 „	„ „ „ „	57 „	
„ „ östlichen „	38 „	„ „ „ „	53 „	
im Durchschnitte aller Bahnen .	48 „	„ „ „ „	60 „	

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn	58 Percent,	und die Ladung betrug	75 Percent	} vom Wagengewichte.
„ „ östlichen „	24 „	„ „ „ „	46 „	
im Durchschnitte beider Bahnen	51 „	„ „ „ „	69 „	

Somit war die vorhandene Ladungsfähigkeit in beiden Jahren auf der südlichen Bahn am meisten benützt, indem im Jahre 1855 auf der I. Section die Ladungsfähigkeit für einen Centner mit 51, auf der II. Section mit 48, und im Jahre 1856 auf beiden Sectionen vereint mit 58 Pfund, also theilweise mit mehr als der Hälfte benützt ward.

Bei Vergleichung der Ladung mit dem Wagengewichte ergibt sich, dass das günstigste Verhältniss im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section I, bestand, wo auf einen Centner Wagengewicht 71 Pfund Ladung entfielen; im Jahre 1856 war abermals die südliche Bahn mit 75 Pfund Ladung auf einen Centner Wagengewicht hervorragend.

Aus der vorausgeschickten Tabelle kann die durchschnittliche Brutto-Last eines Zuges, ausschliesslich des eigenen Gewichtes der Locomotive und des Tenders, berechnet werden; dieselbe betrug

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I	4.654 Centner,
„ „ „ „ „ II	4.137 „
„ „ östlichen „	4.448 „
im Durchschnitte aller Bahnen	<u>4.337 Centner,</u>

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn	4.503 Centner,
„ „ östlichen „	7.021 „
im Durchschnitte beider Bahnen	<u>4.778 Centner,</u>

woraus folgt, dass die erwähnte Brutto-Last im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section I, und im Jahre 1856 auf der östlichen Bahn am stärksten war.

Das gesammte positive auf eine Meile beförderte Gewicht stellte sich dar, wie folgt:

im Jahre 1855

	Meilen-Centner
auf der südlichen Bahn, Sect. I, das Gewicht aller beförderten Sachen mit	89,881.168
„ „ der Wagen	127,278.775
zusammen	<u>217,159.943</u>
„ „ „ „ „ II, „ „ aller beförderten Sachen mit	164,592.354
„ „ der Wagen	288,185.472
zusammen	<u>452,777.826</u>

Für Equipagen.

In 4 Classen von der leichtesten zur schwersten, und zwar:	Gulden	Kreuzer
I. Classe für Stück und Meile	—	48
II. „ „ „ „ „	1	—
III. „ „ „ „ „	1	12
IV. „ „ „ „ „	1	24

Die dazu gehörigen Personen zahlen die III. Wagen-Classe.

Für Pferde.

1 Stück für eine Meile	—	50
2 „ zusammen für eine Meile	1	10
Bei 3 und mehr Stücken, für Stück und Meile	—	30

Die begleitenden Personen zahlen die Gebühr der III. Wagen-Classe.

Für Hunde.

Jene, welche auf dem Schoosse gehalten werden, sind frei.

Bei Mitnahme in eigenen Behältern für Stück und Meile . . . — 3

Die geringste Gebühr wird mit 10 kr. berechnet.

Für Separat-Züge.

Für die erste Meile	30	—
Für jede folgende Meile	14	—
Wartgeld für $\frac{1}{2}$ Stunde	40	—
Im Falle der Rückfahrt binnen 12 Stunden für die Meile nur	10	—

Die Gebühr für Separat-Züge wird jedoch nach den allgemeinen Tarifs-Preisen eingehoben, falls sie sich nach der Zahl der Reisenden etc. höher als die vorstehenden Normal-Sätze berechnet.

Bei Beförderung mit Lastzügen.

Nach den Frachtgattungen bestehen drei Classen, und zwar

I. Classe, in welche auch Vieh jeder Gattung mit bestimmten Normal-Gewichten eingereiht ist, für Centner und Meile . . . — 1

II. Classe, in welche auch Fuhrwerke jeder Art mit bestimmten Normal-Gewichten eingereiht sind, für Centner und Meile . . . — $1\frac{2}{4}$

III. Classe für Centner und Meile — 2

Militär-Sendungen für Centner und Meile — $1\frac{1}{4}$

Mineral-Kohle, wenn sie in ganzen Wagenladungen und gelegentlich befördert wird, für Centner und Meile — $\frac{3}{4}$

Ausser dem in die II. Classe eingereihten Kupfergelde wird baares Geld, dessgleichen auch die Sendung von Perlen und Edelsteinen nur auf Grund eines besonderen Uebereinkommens zur Beförderung übernommen.

Die geringste Gebühr wird bei einer Frachtsendung mit 10 kr. berechnet.

Für die Benützung ganzer und halber Wagen.

Als Belastung ist festgesetzt

die eines ganzen achtradrigen Wagens mit 200 Centnern, eines halben mit 100 Centnern;

die eines ganzen sechsradrigen Wagens mit 180 Centnern, eines halben mit 90 Centnern;

die eines ganzen vierradrigen Wagens mit 70 Centnern, eines halben mit 35 Centnern.

Für diese Gewichte muss die Gebühr nach der I. Classe entrichtet werden; es kann jedoch nach der Beschaffenheit der Fracht eine höhere Gebühr entfallen.

Für Separat-Züge.

Gulden Kreuzer

Für eine Meile 20 —

Die Gebühr für Separat-Züge wird jedoch nach den allgemeinen Tarifs-Preisen eingehoben, wenn sie sich nach der Menge und Beschaffenheit der Frachten oder nach der Zahl der benützten Wagen höher berechnet, als der vorstehende Normal-Satz.

Nebengebühren.

Auf- und Ablade-Gebühr.

Ohne Unterschied der Frachtgattung für den Centner — 1

Berührt die Sendung mehrere Bahnen, so wird die Gebühr für jede Bahn eingehoben.

Allgemeine Versicherung.

Für das zu einer Fahrkarte gehörige Reisegepäck (als Aufsichtsgebühr, wie oben bemerkt ist) — 4

Für nicht als Fracht aufgegebene Equipagen, für Pferde und Hunde, für ein Stück — 4

Werden mehrere Bahnen benützt, so sind für jede derselben diese Gebühren zu entrichten.

Für den Centner Eilgut, und zwar für die aufnehmende Bahn — 3

Für jede weitere benützte Bahn — 1

Für den Centner gewöhnliche Fracht und Militär-Sendungen für die aufnehmende Bahn — $\frac{2}{4}$

Für jede weitere benützte Bahn — $\frac{1}{4}$

Durch die Entrichtung dieser Gebühren wird 1 Pfund Reisegepäck oder Eilgut mit 1 Gulden, jedes Stück Equipage mit 100 Gulden, jedes Pferd mit 50 Gulden, jeder Hund mit 10 Gulden, und ein Centner Fracht oder Militär-Sendung mit 30 Gulden versichert.

Besondere Versicherung.

Beim Reisegepäck, dann bei nicht als Fracht aufgegebenen Equipagen, Pferden, Hunden für je 100 Gulden des Mehrwerthes, und zwar

	Gulden	Kreuzer
für die aufnehmende Bahn	—	3
für jede weitere benützte Bahn	—	1
Bei Eilgütern, gewöhnlichen Frachten und Militär-Sendungen		
für je 40 Gulden des Mehrwerthes, und zwar		
für die aufnehmende Bahn	—	1
für jede weitere benützte Bahn	—	2/4

Lagerzins.

Dessen Entrichtung beginnt beim Brennholze und Roheisen mit dem 9., bei den übrigen Frachten mit dem 4. Tage der Einlagerung

für Brennholz für Tag und Klafter	—	2/4
für Bau-, Binder- und Tischlerholz, dann für Bausteine, Ziegel, Erze, für Tag und Centner	—	1/20
für andere Frachten für Tag und Centner	—	2/4
für Reisegepäck nach 24 Stunden und für Eilgut nach 48 Stunden Lagerung für Stück und Tag	—	3

Waggebühr.

Wenn die Abwägung von der Partei verlangt wird, und zwar		
für verpacktes Getreide, für Runkelrüben, Bauholz, Steinkohlen, Eisenerz, Roheisen, -Bausteine, Ziegel, Sand, Schotter und Erde für den Centner	—	2/5
für die übrigen Frachten für den Centner	—	1

Provision.

für nachzunehmende Spesen, bei Vorausbezahlung	2	Percent
und für das Incasso, wenn der Befrag erst nach Eingang der Spesen ausbezahlt wird	1/2	„

Strafgeld.

Bei Verkürzung des Aerars durch falsche Angaben, das Zweifache der Verkürzung.

Bei Verheimlichung mineralischer Säuren, dann feuergefährlicher und explosirender Gegenstände, das Fünffache der entfallenden Transport-Gebühren.

Bei dem Verkehre über mehrere Bahnen bezieht jene Bahn das Strafgeld, auf welcher die Verkürzung oder Verheimlichung entdeckt wird.

b. Einnahmen und Ausgaben.

Aus der nachfolgenden Uebersicht IX sind die Einnahmen und Ausgaben jeder Bahn nach den verschiedenen Verrechnungs-Rubriken gesondert und in ihrer Gesamtheit zu entnehmen.

Bei den Einnahmen sind die Porto-Gebühren und die verschiedenen Einnahmen getrennt nachgewiesen, wobei zu bemerken ist, dass in erstere auch die unveränderlichen besonderen Versicherungs- und Neben-Gebühren einbezogen sind.

Bei den Ausgaben sind die allgemeinen Regie- und Manipulations-Kosten, die ausserordentlichen Auslagen und Vergütungen, die Zugförderungs-Kosten, die Kosten der Erhaltung der Bau-Anlagen, die Kosten der Erhaltung des Fahr-Fundus instructus, und endlich die verschiedenen kleinen Auslagen getrennt nachgewiesen.

Die Einnahmen an Gebühren sind nicht nach den erfolgten Einzahlungen, sondern ohne Rücksicht auf Rückstände nach den von den einzelnen Bahnen vollbrachten Transports-Leistungen, also nach Verhältniss dessen, was wirklich ins Verdienen gebracht wurde, angesetzt. Die Gebühren und Einzahlungen weichen aber nur wenig von einander ab.

Die übrigen Einnahmen so wie auch die Ausgaben sind aus den allgemeinen Gebarungs-Nachweisungen entnommen, wobei jedoch sowohl die bereits in der Beilage zur Uebersicht VI dargestellten, die Vermehrung des Anlage-Capitales betreffenden Auslagen und die früheren Jahre betreffenden Durchführungen, als

Uebersicht IX. Ueber die Einnahmen und Ausgaben auf den im Betriebe

Die Einnahmen	betrugen auf nachbenannten Staatsbahnen						
	Südliche, Section I	Südliche, Section II	Oestliche	Zusammen	Südliche	Oestliche	Zusammen
	22½ Meile	41½ Meile	9½ Meile	73½ Meile	64 Meilen	28 Meilen	92 Meilen
G u l d e n							
	im Jahre 1855			im Jahre 1856			
a. Porto-Gebühren.							
Für Personen-Fahrkarten, Militär-Transporte und Separat-Züge . . .	1,304.960	1,117.480	107.186	2,529.626	2,660.983	350.624	3,014.607
Für Reisegepäck	88.186	66.658	15.781	170.625	99.509	27.704	127.213
Für Eilgüter	34.865	28.591	4.154	67.610	62.767	10.263	73.030
Für Frachten	1,521.266	2,582.414	443.897	4,547.577	4,437.769	780.884	5,238.653
Summe .	2,949.277	3,795.143	571.018	7,315.438	7,281.028	1,169.475	8,450.503
b. Verschiedene Einnahmen.							
Besondere Versicherungs-Gebühren .	6.187	4.120	.	10.307	9.283	1.378	10.661
Neben-Gebühren	140.601	60.402	5.585	206.588	194.537	10.929	205.466
Mieth- und Pachtzinse	25.141	6.883	811	32.835	32.112	867	32.979
Kaufschillinge für veräusserte Materialien	11	2.339	6.190	8.540	2.232	234	2.466
Entschädigung für benützte Transport-Mittel	11.931	1.959	24.484	38.374	3.004	21.980	24.984
Summe .	183.871	75.703	37.070	296.644	241.168	35.388	276.556
Gesamtsumme der Einnahmen .	3,133.148	3,870.846	608.088	7,612.082	7,522.196	1,204.863	8,727.059
Hiervon die Ausgaben .	2,331.056	3,257.614	511.531	6,100.201	6,079.143	1,482.132	7,561.275
Verbleibt Einnahms-Ueberschuss . .	802.092	613.232	96.557	1,511.881	1,443.053	.	1,165.784
Einbusse . . . . .	.	.	.	.	.	277.269	.

auch der Erlös für verkaufte unbrauchbare Materialien hinweggelassen wurden, letzterer dagegen von dem Betrage der wirklichen Material-Verwendung in Abzug kam.

Die Kosten der verwendeten Materialien sind aus der Vergleichung der zu Anfang des Jahres vorhandenen, der im Laufe des Jahres angekauften und verkauften, der durch Umstaltung zurückgewonnenen und endlich der mit Schluss des Jahres verbliebenen Vorräthe abgeleitet, hierbei aber jene Summen in Abschlag gebracht, deren Verwendung die Neuherstellungen und Erweiterungen zum Zwecke hatte und demgemäss bei den die Vermehrung des Anlage-Capitales betreffenden Auslagen in Rechnung kommen musste.

Durch diesen Rechnungs-Vorgang stellen sich die Betriebs-Ergebnisse rein dar. Ebenso ist in dem Rechenschafts-Berichte für das Jahr 1854 vorgegangen worden.

gestandenen k. k. österreich. Staatsbahnen in den Jahren 1855 und 1856.

Die Ausgaben	betrugen auf nachbenannten Staatsbahnen						
	Südliche, Section I	Südliche, Section II	Oestliche	Zusammen	Südliche	Oestliche	Zusammen
	22½ Meile	41½ Meile	9½ Meile	73½ Meile	64 Meilen	28 Meilen	92 Meilen
G u l d e n							
	im Jahre 1855			im Jahre 1856			
a. Allgemeine Regie- und Manipulations-Kosten.							
Gehalte und deren Stelle vertretende Genüsse	323.134	444.339	65.943	833.616	839.580	179.091	1,018.671
Ruhegenüsse	667	1.255	41	1.963	2.754	158	2.912
Miethzinse	2.812	500	20.603	23.915	3.937	24.446	28.383
Belohnungen und Aushilfen	7.475	5.984	2.798	16.257	20.644	4.636	25.280
Reise- und Zehrungs-Gelder	11.190	22.546	6.841	40.577	55.326	24.710	80.236
Emolumente und Uniformirung	24.878	16.884	13.791	55.553	25.144	10.969	36.113
Kanzlei- und Manipulations-Kosten	143.280	213.982	44.394	401.656	455.671	122.690	578.361
Summe	513.436	705.690	154.411	1,373.537	1,403.256	366.700	1,769.956
b. Ausserordentliche Auslagen.							
Ausserordentliche Betriebs-Auslagen	24.712	27.366	7.272	59.350	45.051	20.976	66.027
Mängels-Vergütungen . . . . .	.	305	799	1.104	.	.	.
Rückstellung von Betriebs-Einnahmen . . . . .	.	.	1.661	1.661	.	.	.
Summe	24.712	27.671	9.732	62.115	45.051	20.976	66.027
c. Zugförderungs-Kosten	934.900	608.650	145.239	1,688.789	1,615.005	320.780	1,935.785
d. Erhaltung der Bahn und Gebäude	395.551	1,266.693	112.556	1,774.800	1,601.293	458.523	2,059.816
e. Erhaltung des Fahr-Fundus instructus	434.396	614.751	86.493	1,135.640	1,355.831	311.729	1,667.560
f. Verschiedene Ausgaben	28.061	34.159	3.100	65.320	58.707	3.424	62.131
Gesamtsumme der Ausgaben	2,331.056	3,257.614	511.531	6,100.201	6,079.143	1,482.132	7,561.275

Brutto-Einnahmen und Ausgaben.

Wie aus der vorstehenden Uebersicht hervorgeht, betragen
im Jahre 1855

	die Einnahmen	G u l d e n	die Ausgaben		
auf der südlichen Bahn .	}	I. Sect. 3,133.148	}	2,331.056	} 5,588.670
		II. „ 3,870.846		7,003.994		3,257.614
„ „ östlichen „		608.088		511.531	
auf allen Bahnen zusammen		7,612.082		6,100.201	
Von den Einnahmen die Ausgaben abgezogen mit 6,100.201					
ergibt sich ein Einnahms-Ueberschuss von		1,511,881			

	die Einnahmen	G u l d e n	die Ausgaben
auf der vereinigten südlichen Bahn		7,522.196	6,079.143
„ „ östlichen Bahn		1,204.863	1,482.132
auf allen Bahnen zusammen		8,727.059	7,561.275
Von den Einnahmen die Ausgaben abgezogen mit 7,561.275			
ergibt sich ein Einnahms-Ueberschuss von		1,165.784	

Auf nachbenannten Bahnen	betru-										
	Einnahmen			Mehreinnahmen							
	des Jahres										
	1854	1855	1856	1855		1856		1855 geg. 1854		1856 geg. 1855	
	von den Gesamt-Einnahmen aller Bahnen			gegen das Jahr 1854	jeder Bahn von der Gesamt- Mehrein- nahme aller Bahnen	gegen das Jahr 1855	jeder Bahn von der Gesamt- Mehrein- nahme aller Bahnen	von der Einnahme des Jahres		von der Einnahme des Jahres	
in Procenten			Gulden	Procente	Gulden	Procente	in Procenten		in Procenten		
Südliche . .	94·3	92·0	86·2	745.038	76·6	518.202	46·5	11·9	10·6	7·4	6·9
Oestliche . .	5·7	8·0	13·8	227.310	23·4	596.775	53·5	59·7	37·4	98·1	49·5
Beide Bahnen	.	.	.	972.348	.	1,114.977	.	.	.	14·6	12·7

Rücksichtlich der Einnahmen ersieht man aus dieser vergleichenden Zusammenstellung, dass dieselben in beiden Jahren, sowohl gegen das Jahr 1854 als unter einander, gestiegen waren.

Diese Ueberschüsse gelangten jedoch nicht im vollen Betrage zur Abfuhr an die Staats-Netto-Cassen, weil ein Theil derselben zur Bestreitung der Kosten für Neubauten und für Anschaffung der Betriebsmittel verwendet wurde.

Nach dem Rechenschafts-Berichte des Jahres 1854 stellten sich die Einnahmen und Ausgaben dar, wie folgt:

	Brutto-	
	Einnahmen	Ausgaben
auf der südlichen Bahn, Section I	2,628.253 fl.	1,816.848 fl.
„ „ „ „ „ II	3,630.703 „	2,492.629 „
„ „ östlichen „	380.778 „	236.813 „
Zusammen	6,639.734 fl.	4,546.290 fl.
Von den Einnahmen die Ausgaben abgezogen mit	4,546.290 „	
blieb ein Einnahms-Ueberschuss von	2,093.444 fl.	

Da im Jahre 1856 die östliche Bahn gegen die Jahre 1855 und 1854 um 18·5 Meilen an Ausdehnung gewonnen hat, so ist eigentlich eine Vergleichung der Betriebsergebnisse in den vorgenannten drei Jahren bezüglich dieser Bahn nicht zulässig.

Nichtsdestoweniger wird auch die östliche Bahn der allgemeinen Uebersicht wegen in die nachstehende Vergleichungs-Tabelle aufgenommen.

gen die									
Ausgaben		Einnahms - Ueberschüsse			Ausgaben		Einnahms - Ueberschüsse		
des Jahres									
1855					1856				
jeder Bahn von der Gesamt-Ausgabe aller Bahnen	von der Einnahme	in dem Betrage von	jeder Bahn von dem Gesamt-Ueberschüsse aller Bahnen	von der Einnahme	jeder Bahn von der Gesamt-Ausgabe aller Bahnen	von der Einnahme	in dem Betrage von	jeder Bahn von dem Gesamt-Ueberschüsse aller Bahnen	von der Einnahme
in Procenten		Gulden	in Procenten		in Procenten		Gulden	in Procenten	
91·6	79·8	1,415.324	93·6	20·2	80·4	80·8	1,443.053	123·7	19·2
8·4	84·1	96.557	6·4	15·9	19·6	123·0	.	.	.
.	80·2	1,511.881	.	19·9	.	86·6	1,165.784	.	13·4

Es ergibt sich ferner, dass in beiden Jahren die östliche Bahn mehr, die südliche aber weniger an den Gesamt-Einnahmen aller Bahnen zusammengenommen theilhaftig war.

In den Verhältnisszahlen, nach welchen diese Mehrbetheiligung bei der östlichen Bahn stattfand, ergaben sich merkliche Unterschiede. Im Jahre 1855 betrug dieselbe 2·3 Percent mehr gegen das Jahr 1854, und im Jahre 1856 8·1 Percent mehr gegen das Jahr 1854 und 5·8 Percent mehr gegen das Jahr 1855.

Ebenso war das Verhältniss, in welchem sich die Einnahmen überhaupt vermehrten, auf den einzelnen Bahnen sehr verschieden; so betragen z. B. die Mehreinnahmen der östlichen Bahn im Jahre 1855 gegenüber dem Jahre 1854 37·4 Percent, und jene des Jahres 1856 gegenüber dem Jahre 1855 49·5 Percent, während sich dieses Verhältniss auf der südlichen Bahn nur mit 10·6 und resp. 6·9 Percent bezifferte. Im Durchschnitte aller Bahnen betragen die Mehreinnahmen des Jahres 1856 von den Einnahmen des Jahres 1855 14·6 Percent und von jenen des Jahres 1856 12·7 Percent.

Rücksichtlich der Ausgaben zeigt sich, dass die Verhältnisse der Vertheilung der Gesamtausgaben aller Bahnen auf die einzelnen Bahnen mit den Verhältnissen der Vertheilung der Gesamteinnahmen aller Bahnen auf die einzelnen Bahnen ziemlich nahe in Uebereinstimmung sind. Die Percent-Antheile der Ausgaben sind nämlich im Jahre 1855 auf der südlichen und östlichen Bahn genau 0·4 Percent, und im Jahre 1856 ebenfalls auf beiden Bahnen gleich und zwar mit 5·8 Percent der Einnahms-Antheile.

Was die Antheile anbelangt, nach welchen sich der Gesamtbetrag der Einnahms-Ueberschüsse aller Bahnen auf die einzelnen Bahnen vertheilt, so zeigen sich gegenüber der Vertheilung der Einnahmen einige Unterschiede. Auf der südlichen Bahn betrug dieser Unterschied im Jahre 1855 1·6 Percent, dagegen im Jahre 1856 37·5 Percent und auf der östlichen Bahn im Jahre 1855 1·6 Percent.

Die Percent-Antheile der Einnahmen, welche die Ausgaben und beziehungsweise die Einnahms-Ueberschüsse ausmachten, weichen auf den einzelnen Bahnen wesentlich von einander ab, was daher rührt, dass sich auf den verschiedenen Bahnen die Ausgaben nicht in demselben Verhältnisse wie die Einnahmen erhöhten. So betragen im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn die Ausgaben 79·8 Percent, die Einnahms-Ueberschüsse sohin 20·2 Percent, auf der östlichen Bahn die Ausgaben 84·1 Percent, die Einnahms-Ueberschüsse 15·9 Percent der Einnahme. Im Jahre 1856 betragen die Ausgaben auf der südlichen Bahn 80·8 und die Einnahms-Ueberschüsse 19·2 Percent der Einnahme, auf der östlichen Bahn stiegen die Ausgaben auf 123·0 Percent und Einnahms-Ueberschüsse wurden sonach in diesem Jahre keine erzielt.

Eine weitere und noch genauere Einsicht gewährende Betrachtung ergibt sich, wenn man hinsichtlich der Einnahmen die Beträge der einzelnen Posten der Transports-Gebühren, dann der verschiedenen Einnahmen, so wie die Ausgaben nach den einzelnen Summen der Hauptrubriken auf die Bahnmeile repartirt und bei jeder Bahn in Percenten der Gesamteinnahme und beziehungsweise der Gesamtausgabe ausdrückt, wie folgt:

Einnahmen.

In nachbenannten Rubriken	betragen die Einnahmen auf nachbenannten Bahnen													
	südliche, Section I		südliche, Section II		östliche		im Durchschnitte aller Bahnen		südliche		östliche		im Durchschnitte aller Bahnen	
	auf jede Bahnmeile	in Procenten der Gesamteinnahme	auf jede Bahn- meile	in Procenten der Gesamteinnahme	auf jede Bahn- meile	in Procenten der Gesamteinnahme	auf jede Bahnmeile	in Procenten der Gesamteinnahme	auf jede Bahnmeile	in Procenten der Gesamteinnahme	auf jede Bahn- meile	in Procenten der Gesamteinnahme	auf jede Bahnmeile	in Procenten der Gesamteinnahme
	Gulden		Gulden		Gulden		Gulden		Gulden		Gulden		Gulden	
a. Porto-Gebühren.	im Jahre 1855						im Jahre 1856							
Für Reisende, Militär u. Separat-Züge	57.998	41.7	26.927	28.9	11.283	17.6	34.417	33.2	41.578	35.4	12.522	29.1	32.735	34.5
„ Reise-Gepäck	3.919	2.8	1.606	1.7	1.661	2.6	2.321	2.3	1.555	1.3	989	2.3	1.383	1.5
„ Eilgut	1.549	1.1	689	0.7	437	0.7	920	0.9	981	0.8	366	0.9	794	0.8
„ Frachten	67.612	48.5	62.227	66.7	46.726	73.0	61.872	59.7	69.653	59.3	27.889	64.8	56.942	60.0
b. Verschiedene Ein- nahmen	8.172	5.9	1.824	2.0	3.902	6.1	4.036	3.9	3.768	3.2	1.264	2.9	3.006	3.2
Zusammen	139.250		93.273		64.009		103.566		117.535		43.030		94.860	

Ausgaben.

In nachbenannten Rubriken	betragen die Ausgaben auf nachbenannten Bahnen													
	südliche, Section I		südliche, Section II		östliche		im Durchschnitte aller Bahnen		südliche		östliche		im Durchschnitte aller Bahnen	
	auf jede Bahnmeile	in Procenten der Gesamtausgabe	auf jede Bahn- meile	in Procenten der Gesamtausgabe	auf jede Bahn- meile	in Procenten der Gesamtausgabe	auf jede Bahnmeile	in Procenten der Gesamtausgabe	auf jede Bahnmeile	in Procenten der Gesamtausgabe	auf jede Bahn- meile	in Procenten der Gesamtausgabe	auf jede Bahnmeile	in Procenten der Gesamtausgabe
	Gulden		Gulden		Gulden		Gulden		Gulden		Gulden		Gulden	
a. Allgemeine Regie- und Manipulations- Kosten	22.820	22.0	17.005	21.7	16.255	30.2	18.688	22.5	21.926	23.1	13.096	24.7	19.239	23.4
b. Ausserordentliche Ausgaben und Ver- gütungen	1.098	1.1	667	0.8	1.024	1.9	845	1.0	704	0.7	749	1.5	718	0.9
c. Zugförderungs- Kosten	41.551	40.1	14.666	18.7	15.288	28.4	22.977	27.7	25.234	26.6	11.457	21.7	21.041	25.6
d. Erhaltung der Bahn und Gebäude	17.580	17.0	30.523	38.9	11.847	22.0	24.147	29.1	25.020	26.4	16.376	30.9	22.389	27.2
e. Erhaltung des Fundus instructus	19.306	18.6	14.813	18.9	9.105	16.9	15.451	18.6	21.185	22.3	11.133	21.0	18.126	22.0
f. Verschiedene Aus- gaben	1.247	1.2	823	1.0	326	0.6	889	1.1	917	0.9	122	0.2	675	0.9
Zusammen	103.602		78.497		53.845		82.997		94.986		52.933		82.188	

Wie sich aus der die Einnahmen betreffenden Zusammenstellung zeigt, lieferte im Durchschnitte aller Bahnen

	Gulden
eine Bahnmeile eine Brutto-Einnahme im Jahre 1855 von	103.566
und im Jahre 1856 von	94.860

Die grösste Einnahme war in beiden Jahren auf der südlichen Bahn und betrug im Jahre 1855 auf der Section I. 139.250
und im Jahre 1856 auf beiden Sectionen 117.535

Aehnliche Verhältnisse ergeben sich, wenn man die Einnahmen an Porto-Gebühren in Betrachtung zieht.

Wird die Brutto-Einnahme auf eine Bahnmeile der östlichen Bahn als Einheit betrachtet und mit jenen der übrigen Bahnen verglichen, so führt diess nach der Zunahme der Einnahmen zu nachstehender Reihenfolge:

im Jahre 1855

die östliche Bahn	mit 1.00
„ südliche „ Section II	„ 1.46
„ „ „ „ I	„ 2.18

im Jahre 1856

die östliche Bahn	mit 1.00
„ vereinigte südliche Bahn	„ 2.73

Im Durchschnitte aller Bahnen lieferten die einzelnen Einnahms-Rubriken

im Jahre 1855

der Personen-Verkehr	34.417 Gulden oder 33.2	} Percente der Gesamtt- einnahme,
das Reisegepäck	2.321 „ „ 2.3	
das Eilgut	920 „ „ 0.9	
die Frachten	61.872 „ „ 59.7	
die verschiedenen Einnahmen	<u>4.036</u> „ „ 3.9	
der Personen-Verkehr und das Reisegepäck zusammen	36.738 „ „ 35.5	
das Eilgut und die Frachten	<u>62.792</u> „ „ 60.6	

im Jahre 1856

der Personen-Verkehr	32.735 Gulden oder 34.5	} Percente der Gesamtt- einnahme.
das Reisegepäck	1.383 „ „ 1.5	
das Eilgut	794 „ „ 0.8	
die Frachten	56.942 „ „ 60.0	
die verschiedenen Einnahmen	<u>3.006</u> „ „ 3.2	
der Personen-Verkehr und das Reisegepäck zusammen	34.118 „ „ 36.0	
das Eilgut und die Frachten	<u>57.736</u> „ „ 60.8	

Aus der die Ausgaben betreffenden Zusammenstellung geht Folgendes hervor:

Im Durchschnitte aller Bahnen betrug die Gesamtausgabe auf eine Bahnmeile im Jahre 1855 82.997 und im Jahre 1856 82.188 Gulden; am grössten war die Ausgabe auf der südlichen Bahn, I. Section, im Jahre 1855 mit 103.602 und im Jahre 1856 auf beiden Sectionen mit 94.986 Gulden auf eine Bahnmeile.

Wenn man die Brutto-Ausgaben einer Bahnmeile der östlichen Bahn wieder als Einheit betrachtet und sie mit jenen der übrigen Bahnen vergleicht, so ergibt sich nach Zunahme der Ausgaben nachstehende Reihenfolge:

im Jahre 1855

die östliche Bahn mit	1.00
„ südliche „ Section II, mit	1.46
„ „ „ „ I, „	1.92

im Jahre 1856

die östliche Bahn mit	1.00
„ südliche „ „	1.79

Bei den Ausgaben findet also dieselbe Reihenfolge, wie bei den Einnahmen Statt.

Im Durchschnitte aller Bahnen entfiel von den Gesamtausgaben auf die einzelnen Ausgabs-Rubriken:

im Jahre 1855

auf die allgemeinen Regie- und Manipulations-Kosten	18.688 fl. od. 22.5	} Percent der Gesamt- ausgabe.
auf ausserordentliche Ausgaben	845 „ „ 1.0	
„ Zugförderungskosten	22.977 „ „ 27.7	
„ Erhaltung der Bahn und Gebäude	24.147 „ „ 29.1	
„ Erhaltung des Fundus instructus	15.451 „ „ 18.6	
„ verschiedene Ausgaben	889 „ „ 1.1	

im Jahre 1856

auf die allgemeinen Regie- und Manipulations-Kosten	19.239 fl. od. 23.4	} Percent der Gesamt- ausgabe.
„ ausserordentliche Ausgaben	718 „ „ 0.9	
„ Zugförderungskosten	21.041 „ „ 25.6	
„ Erhaltung der Bahn und Gebäude	22.389 „ „ 27.2	
„ Erhaltung des Fundus instructus	18.126 „ „ 22.0	
„ verschiedene Ausgaben	675 „ „ 0.9	

Bei den Betriebs-Ausgaben ist weder eine Ausscheidung der Kosten, welche der Personen- und Frachten-Verkehr gesondert verursacht hat, auf den einzelnen Bahnen, noch eine Vergleichung dieser Kosten mit jenen auf fremden Bahnen zulässig, weil die bisher geführten Aufschreibungen die Behelfe hierzu nicht liefern, namentlich die auf anderen Bahnen getrennt erscheinenden Bahnverwaltungs- und sonstigen Auslagen nicht einzeln nachweisen. Ja selbst die Zugförderungs-Kosten sind daraus nicht genau zu entnehmen, weil die Gehalte der Beamten und Diener überhaupt, also auch jene des die Züge begleitenden Aufsichts-Personales, nämlich der Locomotiv-Führer und anderer Bediensteten, unter den allgemeinen Regie-Kosten begriffen sind.

Rücksichtlich der Kosten der Erhaltung der Bahn und der Gebäude, dann des Fundus instructus, so wie der Zugförderung, und hierbei wieder mit Rücksicht auf den Aufwand für Brennstoff, Schmier-, Putz- und Beleuchtungs-Materiale wird später in eine nähere Betrachtung eingegangen werden, wobei die sich auf einzelnen Bahnen ergebenden Unterschiede erörtert werden sollen.

Vergleichung der Brutto-Einnahmen mit den Ausgaben und Verzinsung des Anlage-Capitales durch die Einnahms-Ueberschüsse.

Aus der Gegenüberhaltung der Ausgaben und Einnahmen entspringt das Verhältniss sowohl der Betriebs-Kosten, als des Netto-Ertrages zu den Einnahmen und die Vergleichung des Netto-Ertrages mit den Anlage-Kosten weist die Verzinsung des auf den Bau und die Einrichtung der Bahnen verwendeten Capitales nach.

Man ist gewohnt, in diesen beiden Verhältnissen den Ausdruck für den Werth einer Eisenbahn zu suchen, obwohl diess nicht ganz richtig ist.

Für den Actionär einer Bahn stellt sich allerdings die Frage, welche Dividende er von seinem bei einer Bahn-Unternehmung angelegten Capitale bezieht, in den Vordergrund, und insoferne er hoffen darf, dass die Dividende um so grösser ausfallen werde, als unter übrigens gleichen Umständen die Betriebs-Kosten einen geringeren Theil der Einnahmen in Anspruch nehmen, ist er auch rücksichtlich des zuerst erwähnten Verhältnisses sehr betheiliget.

Die Umstände sind aber nicht überall gleich, da oft sehr günstig gelegene Bahnen mit bedeutendem Verkehre und starken Einnahmen, ebenso wie kleinere oder minder günstig gelegene Bahnen mit geringerem Verkehre und schwachen Einnahmen hohe Betriebskosten aufzuweisen haben.

Hinwieder gibt es Bahnen mit sehr niederen Betriebs-Kosten, welchen ein sehr starker Verkehr und eine reiche Einnahme, und andere, welchen ein mittelmässiger Verkehr und eine geringe Einnahme zufliesst.

Unter vielen anderen Umständen wirkt auf das Verhältniss der Betriebskosten derjenige wesentlich ein, ob der Hauptverkehr einer Bahn sich in Personen oder Waaren bewegt, da die Personen-Beförderung im Verhältnisse zur Einnahme in der Regel mit geringeren Kosten verbunden ist, als der Frachten-Transport.

In den Vordergrund aber treten dabei die für die Beischaffung der Materialien, namentlich des Brennstoffes, zu bestreitenden Kosten, wobei jene Bahnen begünstigt erscheinen, welche sich billige Steinkohlen zu verschaffen vermögen.

Ebenso ist für sich allein die Höhe der Zinsen, welche das Anlage-Capital abwirft, nicht entscheidend, um über den Werth einer Bahn zu urtheilen. Jene hängt von zwei Factoren ab, nämlich von der Grösse des Netto-Ertrages und von dem Umfange der Anlage-Kosten, oder was gleichbedeutend ist, von dem Maasse der Schwierigkeiten, welche bei der Bau-Anlage überwunden werden mussten. Eine Gebirgsbahn, wenn sie auch den überwiegendsten Vortheil für den Verkehr darbietet, wird sich fast immer weniger verzinsen, als eine in der Ebene angelegte Bahn, wenn diese auch in dem Umfange ihres Betriebes oder ihrer volkwirthschaftlichen Bedeutung weit untergeordneter ist.

Eben deshalb bleibt es Aufgabe der Regierungen, dort, wo überhaupt nicht hinreichende Capitale für den Bau der Eisenbahnen vorhanden sind, oder auf jenen für den Verkehr im Grossen wichtigen Strecken, welche der Privat-Speculation nicht genug lohnend erscheinen, den Bau der Eisenbahnen in die Hand zu nehmen, um dem Lande die geradezu unentbehrliche Wohlthat erleichterter und beschleunigter Communicationen zu sichern.

Auch verzinsen sich Bahnen mit vorherrschendem Personen-Verkehre selbst bei viel geringeren Gesamteinnahmen besser, als Bahnen, bei welchen der Frachtenverkehr überwiegend ist, obwohl letztere für den Welthandel weit grössere Wichtigkeit haben können. Daher gibt es unter den geringe Zinsen abwerfenden Bahnen solche, die in volkwirthschaftlicher Hinsicht von grosser, und solche, welche von minderer Bedeutung sind, und ein gleicher Unterschied waltet auch bei den sich besser verzinsenden Bahnen ob.

Der wichtigste Maassstab für den volkwirthschaftlichen Werth einer Bahn liegt in der Summe der Meilen, welche die Gesamtzahl der beförderten Personen und die Gesamtmenge der Frachten auf derselben zurückgelegt haben, oder (unter Voraussetzung gleicher Tarife) in der Summe der erzielten Einnahmen. In finanzieller Rücksicht, bei welcher noch die Bedachtnahme auf die ökonomische Gebarung hinzutritt, liegt dieser Maassstab in der Summe des Netto-Ertrages oder des Ueberschusses der Einnahmen über die Ausgaben.

Die Vergleichung des relativen Werthes der einzelnen Bahnen geschieht am genauesten, wenn man ihr die durchschnittlich auf eine Bahnmeile entfallenden Ergebnisse als Einheit zum Grunde legt, und man gelangt in dieser Beziehung

mit Zuhilfenahme der schon vorausgeschickten Ermittlung zu folgender Wahrnehmung.

Auf nachbenannten Bahnen	berechnet sich durchschnittlich				
	die Einnahme	die Ausgabe	der Einnahms- Ueberschuss	die Ausgabe	der Einnahms- Ueberschuss
	für eine Bahnmeile mit Gulden			in Procenten der Einnahme	
	im Jahre 1855				
Südliche { Section I	139.250	103.602	35.648	74·4	25·6
{ Section II	93.273	78.497	14.776	84·2	15·8
Oestliche	64.009	53.845	10.164	84·1	15·9
im Durchschnitte aller Bahnen	103.566	82.997	20.569	80·1	19·9
	im Jahre 1856				
Südliche	117.535	94.986	22.549	80·8	19·2
Oestliche	43.030	52.933	.	.	.
im Durchschn. beider Bahnen .	94.860	82.188	12.672	86·6	13·4

Wie ersichtlich, betragen die Einnahms-Ueberschüsse im Durchschnitte aller Bahnen für eine Bahnmeile im Jahre 1855 20.569 Gulden oder 19·9 Percent und im Jahre 1856 12.672 Gulden oder 13·4 Percent der Gesamteinnahme.

Auf der östlichen Bahn hat sich im Jahre 1856 kein Ueberschuss, sondern vielmehr ein Abgang im Betrage von 9.903 Gulden auf die Bahnmeile ergeben.

Nachdem die Tarife auf allen Bahnen gleich sind, so stellt die Reihenfolge der Einnahmen in vorstehender Tabelle zugleich den relativen Werth der einzelnen Eisenbahnen für den Verkehr dar, während die Reihenfolge des Ueberschusses, wenn man von den grösseren oder kleineren Anlagekosten der einzelnen Bahnen absieht, den relativen Werth in Bezug auf den aus dem Bahnbetriebe sich ergebenden Gewinn ausdrückt.

Der relative Werth für den Verkehr war daher im Jahre 1855 bei der südlichen Bahn, Section I, am grössten, dieser folgte die II. Section derselben Bahn und endlich die östliche Bahn.

Im Jahre 1856 war die südliche Bahn ebenfalls der östlichen voraus.

Dasselbe Verhältniss ergibt sich, wenn man den relativen Werth in Bezug auf Gewinn vergleicht, wobei aber im Jahre 1856 die östliche Bahn ausser Betracht kömmt, weil dieselbe in diesem Jahre keinen Ueberschuss abgeworfen hat.

Bei Vergleichung des Einnahms-Ueberschusses mit den Anlagekosten ergeben sich in Beziehung auf die Verzinsung folgende Ergebnisse:

Auf nachbenannten Bahnen	betrug		
	das Anlage- Capital	der Einnahms- Ueberschuss	die Verzinsung des Anlage-Capitals nach den bis Anfang des J. 1855 resp. 1856 verausgabten Summen
	für eine Bahneile		
	im Jahre 1855		
Südliche { Section I	1,840.748	35.648	1·94
{ Section II	880.634	14.776	1·68
Oestliche	337.997	10.164	3·01
Im Durchschnitte aller Bahnen . .	1,104.410	20.570	1·86
	im Jahre 1856		
Südliche	1,275.400	22.548	1·77

Bei der Betrachtung dieser Ergebnisse wird die Verzinsung des bis zum Anfange des Jahres 1855 und resp. 1856 aufgewendeten Anlage-Capitales ins Auge gefasst, wobei aber bemerkt werden muss, dass bezüglich der östlichen Bahn im Jahre 1856 keine Verzinsung ausgewiesen werden kann, weil sich in diesem Jahre beim Betriebe dieser Bahn kein Ueberschuss ergab.

Werden die vorstehenden Verzinsungs-Ergebnisse mit jenen des Jahres 1854 verglichen, so zeigen sich dieselben bedeutend verschlimmert. Der Grund liegt bei der südlichen Bahn, Section I, zunächst in der Einbeziehung der Kosten für die Semmering-Bahn mit 17,388.156 Gulden in die Gesamtanlage-Kosten, welche Kosten im Jahre 1854 wegen der erst im letzten Quartale desselben Jahres erfolgten Eröffnung dieser Bahn nur mit dem 4. Theile in Betrachtung gezogen worden sind. Dabei wird ersichtlich, dass die bedeutenden Kosten der Anlage der Bahn über den Semmering, und ihrer aus den Betriebs-Einnahmen zu bestreitenden Erhaltung, selbst bei dem möglichst günstigen Stande derselben, auf die Betriebs-Ueberschüsse und die Verzinsung des Anlage-Capitales der ganzen südlichen Strecke drückend wirken müssen, und dass der Staat durch den Bau dieser Bahn dem allgemeinen Interesse ein bedeutendes Opfer gebracht hat.

Auf das minder günstige Verzinsungs-Ergebniss bei der südlichen Bahn, Section II, hatte zunächst der Umstand Einfluss, dass im Jahre 1855 die Einnahmen nur um 177.143, die Ausgaben dagegen um 764.985 Gulden gegen das Jahr 1854 gestiegen und dass in die Anlage-Kosten dieser Bahn noch weitere 767.199 Gulden, welche im Jahre 1854 bestritten worden waren, einbezogen werden mussten. — Bei der östlichen Bahn war das Verzinsungs-Ergebniss im Jahre 1855 gegenüber jenem des Verwaltungs-Jahres 1854 minder ungünstig, indem dasselbe nur um 1·59 Percent geringer erschien. Auf dieses Ergebniss hatte Einfluss, dass, obwohl die Einnahmen des Jahres 1855 jene des Jahres

1854 um 227.310 Gulden überstiegen, die Ausgaben um 274.708 Gulden mehr betragen, und so den Einnahms-Ueberschuss, der im Jahre 1854 erzielt wurde, um 47.408 Gulden verringerten.

So stellte sich nun die Verzinsung des Anlage-Capitales im Durchschnitte aller drei Bahnen im Jahre 1855 auf 1.86 Percent.

Im Jahre 1856 kam, wie gesagt, nur die Südbahn in Betracht, da auf der östlichen Bahn in diesem Jahre in Folge der erhöhten Betriebs-Auslagen, welche durch die Eröffnung der 18.5 Meilen langen Bahnstrecke nach Debica verursacht wurden, ohne dass auch schon eine entsprechende Einnahme erzielt werden konnte, ein Ueberschuss sich nicht ergeben, sondern vielmehr ein Abgang von 277.269 Gulden gezeigt hat.

Die Südbahn selbst weist im Verwaltungs-Jahre 1856 bezüglich der Verzinsung des Anlage-Capitales so ziemlich das gleiche Ergebniss wie im Jahre 1855, mit 1.77 Percent aus.

Schliesslich muss hier, wie im Verwaltungs-Berichte für das Jahr 1854, hervorgehoben werden, dass eine unmittelbare Vergleichung der Ergebnisse des Betriebes der österreichischen Staats-Eisenbahnen mit jenen der Privat-Bahnen der ganz verschiedenen Verhältnisse wegen, und insbesondere desshalb nicht stattfinden kann, weil bei letzteren eine ganz andere Art der Rechnungslegung, als bei den Staats-Bahnen eingeführt ist. So werden z. B. bei den Privat-Bahnen viele Auslagen auf den Bau-Conto gezogen, welche bei den Staats-Bahnen den Betriebs-Conto treffen und aus den Betriebs-Einnahmen bestritten werden, und dadurch die Einnahms-Ueberschüsse vermindern, wornach sich aus der Rechnung nothwendig eine geringere Verzinsung des Anlage-Capitales ergeben muss.

c. Netto-Einnahmen und Ausgaben für die ausgeführten Transporte und Vergleichung mit denselben.

E i n n a h m e n.

Welche Antheile von den eingehobenen Porto-Gebühren auf die Personen- und Sachen-Beförderung, und welche nach dieser Unterscheidung auf jede einzelne Station der verschiedenen Bahnen entfielen, ist aus dem nachfolgenden Ausweise im Detail zu ersehen.

In dem Betrage der Einnahmen bei dem Personen-Verkehre ist auch der Ertrag der Separat-Züge, der Equipagen, Pferde, Hunde, dann des Gepäckes und des Eilgutes enthalten, und rücksichtlich der Einnahmen bei dem Frachten-Verkehre ist zu bemerken, dass bei jeder Station jener Betrag angegeben wird, welcher für die auf andere Stationen der eigenen Bahn und auf fremde Bahnen abgesendeten, dann für die von fremden Bahnen angelangten Transporte entfällt.

A u s w e i s

über die Einnahmen bei dem Personen- und Frachten-Verkehre auf den einzelnen Stationen der österreichischen Staatsbahnen in den Jahren 1855 und 1856.

Die nachbenannten Stationen	haben eingenommen					
	bei dem Personen-Verkehre	in Prozenten von der Einnahme bei dem Personen-Verkehre	bei dem Frachten-Verkehre	in Prozenten von der Einnahme bei dem Frachten-Verkehre	bei dem Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen	in Prozenten von der Einnahme bei dem Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen
	Gulden		Gulden		Gulden	
Südliche Bahn, Section I						
im Jahre 1855						
Wien	537.687	39.06	943.417	62.02	1,501.104	50.91
Meidling	76.684	5.37	144.533	9.51	221.217	7.51
Hetzendorf	9.360	0.65	270	0.01	9.630	0.32
Atzgersdorf	11.142	0.78	8.540	0.56	19.682	0.67
Liesing	20.299	1.42	12.074	0.79	32.373	1.11
Berchtoldsdorf	2.384	0.16	.	.	2.384	0.08
Brunn	24.336	1.70	.	.	24.336	0.82
Mödling	51.443	3.60	8.855	0.59	60.298	2.04
Laxenburg	15.101	1.06	11	0.00	15.112	0.52
Guntramsdorf	2.129	0.15	433	0.03	2.562	0.09
Gumpoldskirchen	12.758	0.89	3.977	0.26	16.735	0.57
Pfaffstätten	1.195	0.08	144	0.00	1.339	0.04
Baden	127.864	8.96	3.214	0.22	131.078	4.44
Vöslau	30.666	2.16	8.115	0.54	38.781	1.32
Kottingbrunn	785	0.05	.	.	785	0.02
Leobersdorf	18.667	1.31	15.410	1.02	34.077	1.15
Solenau	1.183	0.08	.	.	1.183	0.04
Felixdorf	11.544	0.82	8.175	0.54	19.719	0.67
Theresienfeld	3.853	0.27	88	0.00	3.941	0.13
W.-Neustadt	90.056	6.31	104.206	6.86	194.262	6.58
St. Egyden	1.340	0.09	171	0.00	1.511	0.06
Neunkirchen	17.685	1.24	9.665	0.63	27.350	0.93
Ternitz	3.740	0.26	22.619	1.49	26.359	0.89
Pottschach	1.449	0.10	318	0.02	1.767	0.06
Gloggnitz	19.810	1.40	26.744	1.76	46.554	1.57
Payerbach	14.004	0.99	18.863	1.24	32.867	1.12
Eichberg	303	0.02	5	0.00	308	0.01
Klamm	1.080	0.07	52	0.00	1.132	0.04
Breitenstein	465	0.03	366	0.02	831	0.03
Semmering	2.274	0.16	850	0.05	3.124	0.10
Spital	1.389	0.09	3.796	0.26	5.185	0.17
Mürzschlag	18.452	1.29	10.931	0.72	29.383	0.99
Katzelsdorf	394	0.02	.	.	394	0.02
Neudörfel	1.637	0.12	959	0.06	2.616	0.09
Sauerbrunn	2.453	0.17	243	0.01	2.696	0.09
Wiesen-Siglez	1.160	0.08	579	0.04	1.739	0.06
Mattersdorf	8.554	0.60	1.570	0.10	10.124	0.34
Marz-Rohrbach	982	0.07	326	0.02	1.308	0.04
Loipersbach - Schandendorf	362	0.02	1	0.00	363	0.02

Die nachbenannten Stationen	haben eingenommen					
	bei dem Personen-Verkehre	in Procenten von der Einnahme bei dem Personen-Verkehre	bei dem Frachten-Verkehre	in Procenten von der Einnahme bei dem Frachten-Verkehre	bei dem Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen	in Procenten von der Einnahme bei dem Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen
	Gulden		Gulden		Gulden	
Agendorf	1.140	0·08	1.242	0·08	2.382	0·08
Oedenburg	72.927	5·41	160.504	10·55	233.431	7·91
Zusammen . .	1,240.756	86·89	1,521.266	100·00	2,762.022	93·65
Dazu die Einnahmen von dem von der südlich. Staatsbahn, Section II, übergegangenem Personen-Verkehre	187.255	13·41	.	.	187.255	6·35
Im Ganzen . .	1,428.011	100·00	1,521.266	100·00	2,949.277	100·00
Südliche Bahn, Section II						
	im Jahre 1855					
Langenwang	1.627	0·14	846	0·03	2.473	0·06
Krieglach	3.610	0·30	12.088	0·46	15.698	0·42
Kindberg	5.327	0·44	3.389	0·14	8.716	0·23
St. Marein	3.116	0·26	2.439	0·09	5.555	0·14
Kapfenberg	6.797	0·56	12.095	0·46	18.892	0·50
Bruck	56.228	4·64	67.316	2·60	123.544	3·25
Pernegg	2.604	0·22	1.632	0·07	4.236	0·12
Mixnitz	2.810	0·23	1.351	0·06	4.161	0·11
Frohnleiten	5.446	0·44	1.956	0·07	7.402	0·19
Peggau	6.131	0·51	5.597	0·21	11.728	0·32
Stübing	1.710	0·14	452	0·02	2.162	0·06
Gradwein	4.313	0·36	2.244	0·08	6.557	0·17
Judendorf	2.425	0·20	622	0·02	3.047	0·08
Gratz	237.974	19·62	273.140	10·58	511.114	13·47
Kalsdorf	2.826	0·23	6.435	0·25	9.261	0·24
Wildon	10.217	0·84	2.366	0·09	12.583	0·33
Lebring	3.593	0·29	707	0·03	4.300	0·12
Leibnitz	13.582	1·12	11.741	0·46	25.323	0·67
Ehrenhausen	6.580	0·55	1.873	0·07	8.453	0·22
Spielfeld	20.781	1·72	5.297	0·20	26.078	0·69
Pössnitz	3.261	0·27	453	0·02	3.714	0·10
Marburg	49.429	4·07	59.609	2·32	109.038	2·87
Kranichsfeld	19.389	1·60	25.433	1·00	44.822	1·19
Pragerhof	2.451	0·20	3.081	0·13	5.532	0·15
Pöltschach	33.800	2·78	16.277	0·63	50.077	1·32
Ponigl	1.138	0·09	157	0·01	1.295	0·03
St. Georgen	2.718	0·22	5.144	0·20	7.862	0·20
Cilli	36.073	2·97	44.713	1·73	80.786	2·13
Markt Tüffer	3.747	0·30	2.475	0·09	6.222	0·16
Bad Tüffer	5.053	0·42	670	0·02	5.723	0·15
Steinbrück	33.084	2·73	54.221	2·10	87.305	2·30
Hrastnik	1.339	0·12	1.212	0·05	2.551	0·07
Trifail	813	0·07	814	0·03	1.627	0·04

Die nachbenannten Stationen	haben eingenommen					
	bei dem Personen- Verkehre	in Procenten von der Einnahme bei dem Personen- Verkehre	bei dem Frachten- Verkehre	in Procenten von der Einnahme bei dem Frachten- Verkehre	bei dem Personen- u. Frachten- Verkehre zusammen	in Procenten von der Einnahme bei dem Personen- u. Frachten- Verkehre zusammen
	Gulden		Gulden		Gulden	
Sagor	2.917	0·24	9.263	0·36	12.180	0·32
Sava	1.486	0·13	662	0·02	2.148	0·06
Littai	8.974	0·74	31.856	1·23	40.830	1·07
Kresnie	1.063	0·09	409	0·00	1.172	0·03
Laase	2.203	0·17	2.780	0·11	4.983	0·13
Salloch	1.291	0·10	9.756	0·38	11.047	0·29
Laibach	304.683	25·13	1.055.624	40·88	1.360.307	35·84
Von der Section I ein- genommen	300.120	24·75	844.519	32·70	1.144.639	30·16
Zusammen . .	1.212.729	100·00	2.582.414	100·00	3.795.143	100·00
Oestliche Bahn						
im Jahre 1855						
Krakau	63.689	50·10	361.869	81·52	425.558	74·52
Krzeszowice	5.808	4·57	3.588	0·81	9.396	1·65
Trzebinia	9.035	7·11	14.605	3·29	23.640	4·14
Szczakowa	6.194	4·87	26.085	5·88	32.279	5·65
Granica	1.002	0·79	37.750	8·50	38.752	6·79
Zusammen . .	85.728	67·44	443.897	100·00	529.625	92·75
Hierzu die Einnahmen von dem von frem- den Bahnen über- kommenen Perso- nen-Transporte:						
von der obersehl. Bahn	17.869	14·06	.	.	17.869	3·13
" " Wilhelmsbahn	11.568	9·11	.	.	11.568	2·03
" " Nordbahn . .	8.651	6·80	.	.	8.651	1·51
" " Warschau - Wiener Bahn.	3.305	2·59	.	.	3.305	0·58
Im Ganzen . .	127.121	100·00	443.897	100·00	571.018	100·00
Südliche Bahn						
im Jahre 1856						
Wien	909.655	32·22	1.153.812	25·88	2.063.467	28·34
Meidling	96.760	3·43	236.230	5·30	332.990	4·58
Hetzendorf	13.744	0·49	456	0·01	14.200	0·20
Atzgersdorf	13.169	0·47	25.904	0·58	39.073	0·54
Liesing	24.830	0·88	10.544	0·24	35.374	0·49
Berechtdsdorf	2.929	0·10	.	.	2.929	0·04

Die nachbenannten Stationen	haben eingenommen					
	bei dem Personen- Verkehre	in Procenten von der Einnahme bei dem Personen- Verkehre	bei dem Frachten- Verkehre	in Procenten von der Einnahme bei dem Frachten- Verkehre	bei dem Personen- u. Frachten- Verkehre zusammen	in Procenten von der Einnahme bei dem Personen- u. Frachten- Verkehre zusammen
	Gulden		Gulden		Gulden	
Brunn	30.055	1.06	.	.	30.055	0.42
Mödling	61.538	2.19	17.367	0.39	78.905	1.08
Laxenburg	21.851	0.77	126	0.00	21.977	0.30
Guntramsdorf	2.939	0.10	453	0.01	3.392	0.04
Gumpoldskirchen	14.385	0.51	3.470	0.08	17.855	0.25
Pfaffstätten	1.537	0.05	229	0.00	1.766	0.02
Baden	151.924	5.38	3.389	0.08	155.310	2.14
Vöslau	39.740	1.41	7.588	0.17	47.328	0.65
Kottingbrunn	1.156	0.04	.	.	1.156	0.01
Leobersdorf	21.120	0.74	15.963	0.36	37.083	0.51
Solenau	1.676	0.06	.	.	1.676	0.02
Felixdorf	12.953	0.46	5.169	0.12	18.122	0.24
Theresienfeld	4.532	0.16	132	0.00	4.664	0.06
W.-Neustadt	100.536	3.56	91.538	2.05	192.074	2.65
Katzelsdorf	363	0.01	.	.	363	0.00
Neudörfel	1.564	0.06	1.228	0.03	2.792	0.04
Sauerbrunn	2.656	0.09	54	0.00	2.710	0.03
Wiesen-Siglez	1.247	0.04	496	0.01	1.743	0.02
Mattersdorf	9.817	0.35	1.721	0.04	11.538	0.16
Marz-Rohrbach	1.125	0.03	339	0.00	1.464	0.02
Schadendorf	430	0.01	16	0.00	446	0.01
Agendorf	1.594	0.06	2.047	0.05	3.641	0.05
Oedenburg	78.097	2.77	124.000	2.78	202.097	2.79
St. Egyden	1.544	0.05	1.717	0.04	3.261	0.05
Neunkirchen	19.480	0.69	12.754	0.29	32.234	0.44
Ternitz	4.799	0.17	12.975	0.29	17.774	0.24
Pottschach	1.587	0.06	706	0.02	2.293	0.03
Gloggnitz	22.072	0.78	29.864	0.67	51.936	0.71
Payerbach	17.046	0.60	31.791	0.71	48.837	0.67
Eichberg	312	0.01	66	0.00	378	0.01
Klamm	1.257	0.04	129	0.00	1.386	0.02
Breitenstein	552	0.02	263	0.00	815	0.01
Semmering	4.897	0.17	2.132	0.05	7.029	0.10
Spital	2.135	0.08	3.606	0.09	5.741	0.08
Mürzzuschlag	30.498	1.08	26.351	0.59	56.849	0.78
Langenwang	2.484	0.09	2.621	0.06	5.105	0.07
Krieglach	5.459	0.19	17.956	0.40	23.415	0.32
Kindberg	7.059	0.25	5.171	0.12	12.230	0.17
St. Marein	3.679	0.13	9.515	0.21	13.194	0.18
Kapfenberg	8.229	0.29	30.208	0.68	38.437	0.53
Bruck	63.978	2.27	164.781	3.70	228.759	3.15
Pernegg	3.176	0.11	2.060	0.05	5.236	0.07
Mixnitz	3.304	0.12	10.311	0.23	13.615	0.19
Frohneiten	6.134	0.22	10.072	0.22	16.206	0.22
Peggau	8.429	0.30	8.519	0.19	16.948	0.23
Stübing	2.038	0.07	2.392	0.06	4.630	0.06
Gradwein	5.066	0.18	5.053	0.12	10.119	0.14
Judendorf	2.847	0.10	897	0.02	3.744	0.05
Gratz	338.106	11.98	254.451	5.71	592.557	8.14
Kalsdorf	2.870	0.10	7.286	0.16	10.156	0.14
Wildon	11.236	0.40	6.998	0.15	18.234	0.25
Lebring	3.606	0.13	1.747	0.04	5.353	0.07
Leibnitz	16.060	0.57	23.340	0.52	39.400	0.54

Die nachbenannten Stationen	haben eingenommen					
	bei dem Personen- Verkehre	in Procenten von der Einnahme bei dem Personen- Verkehre	bei dem Frachten- Verkehre	in Procenten von der Einnahme bei dem Frachten- Verkehre	bei dem Personen- u. Frachten- Verkehre zusammen	in Procenten von der Einnahme bei dem Personen- u. Frachten- Verkehre zusammen
	Gulden		Gulden		Gulden	
Ehrenhausen	6.834	0·24	6.078	0·14	12.912	0·18
Spielfeld	27.953	0·99	44.953	1·01	72.906	1·00
Pössnitz	3.506	0·12	3.416	0·08	6.922	0·10
Marburg	58.653	2·08	166.568	3·74	225.221	3·09
Kranichsfeld	23.084	0·82	120.169	2·70	143.253	1·97
Pragerhof	2.574	0·09	4.424	0·10	6.998	0·10
Pöltschach	30.344	1·07	33.896	0·76	64.240	0·88
Ponigl	837	0·03	321	0·00	1.178	0·01
St. Georgen	2.729	0·10	7.006	0·16	9.735	0·13
Store	317	0·01	4.741	0·11	5.058	0·07
Cilli	41.877	1·48	86.308	1·94	128.185	1·77
Markt Tüffer	4.212	0·15	8.321	0·19	12.533	0·17
Bad Tüffer	5.995	0·21	851	0·02	6.846	0·09
Steinbrück	39.132	1·39	84.098	1·89	123.230	1·69
Hrastnik	1.422	0·06	2.778	0·06	4.200	0·06
Trifail	903	0·03	5.819	0·13	6.722	0·09
Sagor	3.013	0·11	32.223	0·72	35.236	0·48
Sava	1.260	0·04	603	0·01	1.863	0·02
Littai	8.995	0·32	19.541	0·44	28.536	0·39
Kresnic	1.051	0·04	149	0·00	1.200	0·01
Laase	2.183	0·08	288	0·00	2.471	0·03
Salloch	1.087	0·04	9.482	0·21	10.569	0·14
Laibach	331.420	11·75	1,427.533	32·02	1,758.953	24·17
Zusammen...	2,823.259	100·00	4,457.769	100·00	7,281.028	100·00
Oestliche Bahn						
im Jahre 1856						
Krakau	128.301	33·02	312.246	39·99	440.547	37·67
Krzeszowice	6.721	1·73	6.373	0·82	13.094	1·12
Trzebinia	14.555	3·74	17.981	2·30	32.536	2·78
Szczakowa u. Granica	9.971	2·57	52.629	6·74	62.600	5·35
Bochnia	18.596	4·79	18.249	2·34	36.845	3·15
Tarnów	46.136	11·87	71.277	9·13	117.413	10·04
Dębica	63.144	16·25	255.270	32·69	318.414	27·23
Oświęcim	26.564	6·84	34.799	4·45	61.363	5·25
Słotwina	5.788	1·49	11.037	1·41	16.845	1·44
Podłęże	3.730	0·96	1.003	0·13	4.733	0·41
Zusammen...	323.506	83·26	780.884	100·00	1,104.390	94·44
Hierzu die Einnahmen der v. fremd. Bahnen überkommenen Per- sonen-Transporte:						
von der oberchl. Bahn	22.941	5·90	.	.	22.941	1·96
„ „ Wilhelmsbahn	2.471	0·63	.	.	2.471	0·21
„ „ Nordbahn ..	34.035	8·76	.	.	34.035	2·91
„ „ Warschau - Wiener Bahn.	5.638	1·45	.	.	5.638	0·48
Im Ganzen...	388.591	100·00	780.884	100·00	1,169.475	100·00

Ferner sind die Antheile, welche von den eingehobenen Porto-Gebühren auf die Beförderung von Personen und Sachen, nach der weiteren Unterscheidung, die schon früher den in der Abtheilung II gepflogenen Erörterungen zu Grunde gelegt wurden, entfielen, aus folgender Darstellung ersichtlich:

Auf nachbenannten Bahnen	entfielen von den Porto-Gebühren								
	auf die Reisenden			auf das Militär		auf das Eilgut	auf die Frachten		
	für die Fahrt	für das Gepäck	Zusammen	für die Fahrt	für das Gepäck		auf die Partei- Frachten	auf die Militär- Sen- dungen	Zusammen
	G u l d e n								
	i m J a h r e 1 8 5 5								
Südliche { Section I	1,202.559	88.186	1,290.745	102.401	.	34.865	1,521.266	.	1,521.266
{ Section II	854.240	66.658	920.898	263.240	.	28.591	2,553.256	29.150	2,582.406
Oestliche	100.474	15.781	116.255	6.712	.	4.154	421.514	22.383	443.897
Auf allen Bahnen zu- sammen	2,157.273	170.625	2,327.898	372.353	.	67.610	4,496.036	51.533	4,547.569
	i m J a h r e 1 8 5 6								
Südliche	2,434.294	99.509	2,533.803	226.689	.	62.767	4,406.591	51.178	4,457.769
Oestliche	319.103	27.704	346.807	31.521	.	10.263	776.346	4.538	780.884
Auf beiden Bahnen zusammen	2,753.397	127.213	2,880.610	258.210	.	73.030	5,182.937	55.716	5,238.653

Die Gebühr für das Gepäck des Militärs ist theils in der Gebühr für die Fahrt des Militärs, theils in jener für das Gepäck der Reisenden überhaupt inbegriffen. Die südliche Staatsbahn, Section I, hat die Einnahmen für Militär-Frachten in jene für Partei-Frachten einbezogen, so dass dieselben hier nicht getrennt nachgewiesen werden können.

Wenn man die auf die Reisenden und das Militär entfallenden Ziffern der Einnahmen mit der in der Abtheilung II nachgewiesenen Zahl der beförderten Reisenden und des Militärs, dann die auf das Eilgut und die Frachten entfallenden Ziffern der Einnahmen mit der Zahl der Centner dieser Gegenstände vergleicht und ermittelt, welcher Betrag der Einnahmen auf eine Person und beziehungsweise auf einen Centner entfällt, so ergibt sich folgende Uebersicht:

Auf nachbenannten Bahnen	entheil von den Porto - Gebühren											
	auf eine beförderte Person						auf einen beförderten Centner					
	auf einen Reisenden			auf 1 Mann Militär			des Eilgutes	der Partei-Frachten	der Militär-Sendungen	im Durchschnitt der Frachten		
	für die Fahrt	für das Gepäck	Zusammen	für die Fahrt	für das Gepäck	f. kr.					f. kr.	f. kr.
f. kr.	f. kr.	f. kr.	f. kr.	f. kr.	f. kr.	f. kr.	f. kr.	f. kr.	f. kr.	f. kr.		
	im Jahre 1855											
Südliche	Section I	. 38	. 36	1 14	. 48	. .	1 .	. 16	. .	. 16		
	Section II	1 25	1 8	2 33	1 31	. .	1 26	. 23	. 13	. 23		
Oestliche		1 .	. 18	1 18	. 21	. .	. 43	. 10	. 10	. 10		
Im Durchschnitte aller Bahnen . .		. 50	. 40	1 30	1 10	. .	1 7	. 18	. 11	. 18		
	im Jahre 1856											
Südliche . . . . .		. 56	. 43	1 39	1 34	. .	1 21	. 26	. 42	. 26		
Oestliche		1 23	. 29	1 52	. 31	. .	. 47	. 14	. 18	. 14		
Im Durchschnitte beider Bahnen . .		. 58	. 39	1 37	1 15	. .	1 13	. 23	. 38	. 23		

Für die Militär-Frachten und das Militär-Gepäcke gilt hier das früher Gesagte.

Man ersieht aus obiger Darstellung, dass im Durchschnitte aller Bahnen

im Jahre 1855 von 1 Reisenden für die Fahrt — fl. 50 kr.

„ das Gepäck — „ 40 „

Zusammen 1 fl. 30 kr.

von 1 Mann Militär für die Fahrt 1 „ 10 „

„ 1 Centner Eilgut 1 „ 7 „

„ 1 „ Partei-Fracht — „ 18 „

„ 1 „ Militär-Sendung — „ 11 „

einging.

Im Jahre 1856 zahlte 1 Reisender für die Fahrt — fl. 58 kr.

„ das Gepäck — „ 39 „

Zusammen 1 fl. 37 kr.

1 Mann Militär für die Fahrt 1 „ 15 „

1 Centner Eilgut 1 „ 13 „

1 „ Partei-Fracht — „ 23 „

1 „ Militär-Sendung — „ 38 „

Zieht man die Einnahmen von den Reisenden und vom Militär für die Fahrten und das Gepäck zusammen, so zeigt sich Folgendes:

Auf nachbenannten Bahnen	betrugen die Einnahmen von den Reisenden und vom Militär zusammen		
	für die Fahrt	für das Gepäck	Zusammen
	G u l d e n		
	im Jahre 1855		
Südliche { Section I	1,304.960	88.186	1,393.146
{ Section II	1,117.480	66.658	1,184.138
Oestliche	107.186	15.781	122.967
Alle Bahnen zusammen	2,529.626	170.625	2,700.251
	im Jahre 1856		
Südliche	2,660.983	99.509	2,760.492
Oestliche	350.624	27.704	378.328
Beide Bahnen zusamm.	3,011.607	127.213	3,138.820

Wenn man diese Ziffern der Einnahmen wieder mit der Zahl der beförderten Personen (Reisende und Militär zusammen) vergleicht, so entfallen auf die Einheit folgende Beträge:

Auf nachbenannten Bahnen	entfielen von den Porto - Gebühren auf eine beförderte Person					
	für die Fahrt		für das Gepäck		Zusammen	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
	im Jahre 1855					
Südliche { Section I . . . . .	.	39	.	3	.	42
{ Section II	1	27	.	5	1	32
Oestliche . . . . .	.	54	.	8	1	2
Im Durchschnitte aller Bahnen	.	53	.	4	.	57
	im Jahre 1856					
Südliche . . . . .	.	38	.	2	1	.
Oestliche	1	12	.	6	1	18
Im Durchschn. beider Bahnen	.	59	.	3	1	2

Wenn man die Einnahmen von den Reisenden ferner noch in die Beträge zerlegt, welche auf jede der drei Wagen-Classen entfallen, so ergibt sich folgende Darstellung:

Auf nachbenannten Bahnen	ergab sich die Einnahme von den Reisenden der						
	I. Classe	II. Classe	III. Classe	I. Classe	II. Classe	III. Classe	
	in Gulden			in Procenten von der Gesamt- Einnahme aller Classen			
im Jahre 1855							
Südliche {	Section I	90.868	526.511	585.180	7·5	43·8	48·7
	Section II	75.938	443.502	334.800	8·9	51·9	39·2
Oestliche	8.250	37.707	54.517	8·2	37·5	54·3	
Auf allen Bahnen zusammen	175.056	1,007.720	974.497	8·1	46·7	45·2	
im Jahre 1856							
Südliche	197.375	1,188.355	1,048.564	8·1	48·8	43·1	
Oestliche	19.671	141.339	158.093	6·2	44·3	49·5	
Auf beiden Bahnen zusamm.	217.046	1,329.694	1,206.657	7·9	48·3	43·8	

Im Jahre 1855 lieferte die I. Wagen-Classe bei der südlichen Bahn, Section II, beinahe 9 Percent, bei der östlichen etwas über 8, und bei der südlichen Bahn, Section I, 7·5 Percent der Gesamteinnahme von den Reisenden.

Die II. Wagen-Classe lieferte bei der südlichen Bahn, Section II, mehr als die Hälfte der Gesamteinnahmen, die östliche hatte das geringste Ergebniss.

Die III. Wagen-Classe führte auf der östlichen Bahn zu dem grössten Ergebnisse, darnach kömmt die südliche Bahn, Section I, und endlich die südliche Bahn, Section II, mit dem geringsten Ergebnisse.

Im Jahre 1856 lieferte die I. Wagen-Classe bei der südlichen Bahn über 8 und bei der östlichen Bahn über 6 Percent der Gesamteinnahmen; die übrigen Classen blieben auf jeder der beiden Bahnen etwas unter der Hälfte dieser Einnahmen zurück.

Wenn man auch hier wieder die Ziffer der Einnahmen mit der Zahl der in den verschiedenen Classen beförderten Personen vergleicht, und ermittelt, welcher Betrag der Einnahme auf 1 Person entfällt, so ergibt sich Folgendes:

Hiernach war also der Antheil, welchen die I. Wagen-Classe an den Einnahmen hatte, im Jahre 1855 beinahe 4mal und im Jahre 1856 mehr als $3\frac{1}{2}$ mal, und jener der II. Classe in beiden Jahren mehr als $1\frac{1}{2}$ mal so gross als der Antheil, welchen diese Classen an der Zahl der Reisenden nahmen. Bei der III. Wagen-Classe war jedoch der Antheil an den Einnahmen um beinahe $\frac{1}{3}$ geringer als der Antheil, welchen diese Classe an der Zahl der Reisenden hatte.

Der Antheil, welchen die I. Classe an den Einnahmen hatte, war nahezu 2mal so gross, und jener der II. Classe beinahe um $\frac{1}{6}$ grösser als der Antheil dieser Classen an den Reisemeilen. Bei der III. Classe war jedoch der Antheil an den Einnahmen um beiläufig $\frac{1}{5}$ kleiner als der Antheil an den Reisemeilen.

Dieser Verhältnisse ungeachtet ist aber die III. Classe, selbst rücksichtlich der Einnahmen, diejenige, welche den Ausschlag gibt; denn sie lieferte nahezu die Hälfte der Gesamteinnahmen von den Reisenden.

Ausgaben.

Die Ausgaben lassen sich nicht nach denselben Unterscheidungen, nämlich nach dem Zwecke der Personen- und Sachen-Beförderungen vertheilen und mit

Auf nachbenannten										
für die nachbenannten Transporte	die kleinste Einnahme					die nächst grössere Einnahme				
	die Stationen					die Stationen				
	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl				zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			in Procenten von der Gesamt- Einnahme auf 1 Bahnmeile
		zusammen	bei welchen keine Ein- nahme stattfand	bei welchen d. Einnahme 10% der Gesamt-Ein- nahme nicht erreichte	in Procenten von der Gesamt- Einnahme auf 1 Bahnmeile		zusammen	bei welchen keine Ein- nahme stattfand	bei welchen d. Einnahme 10% der Gesamt-Ein- nahme nicht erreichte		in Procenten von der Gesamt- Einnahme auf 1 Bahnmeile
im Jahre 1855										
Südliche Bahn, Section I										
Bei dem Personen-Verkehre	Gloggnitz u. Mürzzuschlag	6	.	.	0·17	Neustadt und Oedenburg	8	.	.	0·26
Bei dem Frachten-Verkehre	Gloggnitz u. Mürzzuschlag	6	.	6	0·20	Neustadt und Oedenburg	8	.	8	0·01
Bei dem Personen- und Frachten-Verkehre	Gloggnitz u. Mürzzuschlag	6	.	.	0·18	Neustadt und Oedenburg	8	.	.	0·02
Südliche Bahn, Section II										
Bei dem Personen-Verkehre	Cilli und Laibach	11	.	10	0·45	Gratz und Mürzzuschlag	13	.	.	0·67
Bei dem Frachten-Verkehre	Cilli und Laibach	11	.	9	0·38	Gratz und Mürzzuschlag	13	.	12	0·35
Bei dem Personen- und Frachten-Verkehre	Cilli und Laibach	11	.	9	0·40	Gratz und Mürzzuschlag	13	.	.	0·45

der Menge der beförderten Personen und Sachen vergleichen, wie diess bei den Einnahmen geschehen ist; sie werden daher hier übergangen und kommen erst später bei der Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben mit den Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel und beziehungsweise bei der Erörterung einzelner specieller Ausgabs-Posten in nähere Betrachtung.

d. Einnahmen einzelner Bahnstrecken und Stationen, dann Vergleichung mit dem Verkehre nach der Menge.

Wenn man, wie es bei der Betrachtung über die Menge des Verkehrs geschehen ist, auch hier von den Hauptstationen absieht und nur die zwischen diesen liegenden Stationen, so wie die Länge der Bahnstrecken von einer Hauptstation zur anderen berücksichtigt, so ergibt sich auf Grundlage des bereits vorausgeschickten Ausweises über die Einnahmen der einzelnen Stationen Folgendes:

Bahnen hatten											
die noch grössere Einnahme					die grösste Einnahme						
die Stationen					die Stationen						
zwischen den Hauptstationen	in der Zahl				in Procenten von der Gesamt- Einnahme auf 1 Bahnmile	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl				in Procenten von der Gesamt- Einnahme auf 1 Bahnmile
	zusammen	bei welchen keine Ein- nahme stattfind	bei welchen d. Einnahme 1/10 der Gesamt-Ein- nahme nicht erreichte	bei welchen d. Einnahme 1/5 der Gesamt-Ein- nahme nicht erreichte			zusammen	bei welchen keine Ein- nahme stattfind	bei welchen d. Einnahme 1/10 der Gesamt-Ein- nahme nicht erreichte	bei welchen d. Einnahme 1/5 der Gesamt-Ein- nahme nicht erreichte	
im Jahre 1855											
Südliche Bahn, Section I											
Baden und Gloggnitz	12	.	.	1.69	Wien und Baden	12	.	.	9.98		
Baden und Gloggnitz	12	2	7	1.48	Wien und Baden	12	2	6	13.40		
Baden und Gloggnitz	12	.	.	1.58	Wien und Baden	12	.	.	11.78		
Südliche Bahn, Section II											
. . .	.	.	.	.	Gratz und Cilli	13	.	8	0.79
. . .	.	.	.	.	Gratz und Cilli	13	.	11	0.31
. . .	.	.	.	.	Gratz und Cilli	13	.	10	0.46

Auf nachbenannten										
für die nachbenannten Transporte	die kleinste Einnahme					die nächst grössere Einnahme				
	die Stationen					die Stationen				
	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl				zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			in Procenten von der Gesamt- Einnahme auf 1 Bahnméile
		zusammen	bei welchen keine Ein- nahme stattfand	bei welchen d. Einnahme 10/100 der Gesamt- Einnahme nicht erreichte	in Procenten von der Gesamt- Einnahme auf 1 Bahnméile		zusammen	bei welchen keine Ein- nahme stattfand	bei welchen d. Einnahme 10/100 der Gesamt- Einnahme nicht erreichte	
im Jahre 1856										
Südliche Bahn										
Bei dem Personen-Verkehre	Gloggnitz u. Mürzzuschlag	6	.	.	0·12	Mürzzuschlag und Laibach	40	.	34	0·65
Bei dem Frachten-Verkehre	Gloggnitz u. Mürzzuschlag	6	.	6	0·11	Mürzzuschlag und Laibach	40	.	33	0·65
Bei dem Personen- und Frachten-Verkehre	Gloggnitz u. Mürzzuschlag	6	.	.	0·12	Mürzzuschlag und Laibach	40	.	33	0·65

Auf der östlichen Bahn haben im Jahre 1855 die Zwischenstationen

Krzeszowice

die kleinste Einnahme im Verhältnisse zur Gesamteinnahme

bei dem Personen-Verkehre	mit	4·57	Percent,
„ „ Frachten-Verkehre	„	0·86	„
„ „ Personen- und Frachten-Verkehre . . .	„	1·65	„

Trzebinia

die grösste Einnahme im Verhältnisse zur Gesamteinnahme

bei dem Personen-Verkehre	mit	7·11	Percent,
„ „ Frachten-Verkehre	„	3·29	„
„ „ Personen- und Frachten-Verkehre . . .	„	4·14	„

im Jahre 1856 war die kleinste Einnahme bei der Station

Podłęże

bei dem Personen-Verkehre	mit	0·96	Percent,
„ „ Frachten-Verkehre	„	0·13	„
„ „ Personen- und Frachten-Verkehre . . .	„	0·41	„

die grösste Einnahme dagegen bei der Station Dębica, und zwar

bei dem Personen-Verkehre	mit	16·25	Percent,
„ „ Frachten-Verkehre	„	32·69	„
„ „ Personen- und Frachten-Verkehre . . .	„	27·23	„

Bahnen hatten											
die noch grössere Einnahme				die grösste Einnahme							
die Stationen				die Stationen							
zwischen den Hauptstationen				in der Zahl		in Prozenten von der Gesamteinnahme auf 1 Bahnmile					
				zusammen	bei welchen keine Einnahme stattfand							in der Zahl		zusammen	bei welchen keine Einnahme stattfand	bei welchen d. Einnahme 1/10 der Gesamteinnahme nicht erreichte
im Jahre 1856											
Südliche Bahn											
Baden und Gloggnitz	12	.	9	0.99	Wien und Baden	12	.	8	1.83		
Baden und Gloggnitz	12	2	8	0.44	Wien und Baden	12	2	8	1.20		
Baden und Gloggnitz	12	.	.	0.65	Wien und Baden	12	.	9	1.45		

Es ist hierzu noch zu bemerken:

Bei dem Personen-Verkehre

gaben im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section I, zwischen Wien und Gloggnitz die Stationen Meidling, Mödling, Baden, Wiener-Neustadt den Ausschlag, denn

Meidling	war mit 5.37 Percent,
Mödling	„ „ 3.60 „
Baden	„ „ 8.96 „
Wiener-Neustadt	„ „ 6.31 „

an der Gesamteinnahme betheilt.

Auf der südlichen Bahn, Section II, zwischen Gratz und Cilli gaben die Stationen Marburg mit 4.07 und Pölschach mit 2.78 Percent den Ausschlag; zwischen Cilli und Laibach hatte die Station Steinbrück mit 2.73 Percent den grössten Antheil an der Gesamteinnahme.

Im Jahre 1856 waren auf der südlichen Bahn zwischen Wien und Gloggnitz abermals die Stationen Meidling mit 3.43, Mödling mit 2.19, Baden mit 5.38, Wiener-Neustadt mit 3.56 Percent, zwischen Gloggnitz und Gratz die Station Bruck mit 2.27 Percent, zwischen Gratz und Cilli die Stationen Marburg mit 2.08 und Pölschach mit 1.07, und zwischen Cilli und Laibach die Station Steinbrück mit 1.39 Percent an den Gesamteinnahmen betheilt.

Bei dem Frachten-Verkehre

entfielen im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section I, auf die Station Meidling 9.51 und auf die Station Wiener-Neustadt 6.86 Percent der Gesamteinnahme.

Auf der südlichen Bahn, Section II, erschienen die Stationen Bruck mit 2·60, Marburg mit 2·32 und Steinbrück mit 2·10 Percent an der Einnahme am meisten theiligt.

Im Jahre 1856 ragten auf der südlichen Bahn dieselben Stationen, nämlich Meidling mit 5·30, Wiener-Neustadt mit 2·05, Bruck mit 3·70, Marburg mit 3·74 Percent der Gesamteinnahme hervor.

Bei dem Personen- und Frachten-Verkehre zusammen.

Im Jahre 1855 war auf der südlichen Bahn, Section I, die grösste Einnahme bei den Stationen Meidling mit 7·51, Mödling mit 2·04, Baden mit 4·44, Wiener-Neustadt mit 6·58 Percent; auf der südlichen Bahn, Section II, bei der Station Bruck mit 3·25, Marburg mit 2·87, Steinbrück mit 2·30 Percent der Gesamteinnahme.

Im Jahre 1856 erschienen auf der südlichen Bahn die Stationen Meidling mit 4·58, Baden mit 2·14, Wiener-Neustadt mit 2·65, Bruck mit 3·15, Marburg mit 3·09 Percent an den Gesamteinnahmen am meisten theiligt.

e. Einnahmen in verschiedenen Zeit-Perioden und Vergleichung mit dem Verkehre nach der Menge.

Einnahmen in verschiedenen Zeit-Perioden.

Wenn man, um die Veränderungen darin zu übersehen, die Einnahmen bei dem Personen- und Frachten-Verkehre abgesondert in Betrachtung zieht, so ergibt sich folgende Uebersicht.

Bei dem Personen-Verkehre.

In den nachstehenden Zeit-Perioden	sind auf nachbenannten Bahnen eingenommen worden						
	südliche, Section I	südliche, Section II	östliche	alle Bahnen zusammen	südliche	östliche	alle Bahnen zusammen
	G u l d e n						
	1855			1856			
November 1854 resp. 1855	69.793	69.208	6.328	145.329	155.678	11.172	166.850
December 1855 „ 1856	79.177	94.154	6.825	180.156	124.867	9.195	134.062
Januar „ „ „	55.769	51.802	9.526	117.097	131.757	6.081	137.838
Zusammen im 1. Quartale	204.739	215.164	22.679	442.582	412.302	26.448	438.750
Februar 1855 resp. 1856	50.950	48.846	5.326	105.322	109.914	9.756	119.670
März „ „ „	68.744	70.674	5.851	145.236	147.919	28.361	176.280
April „ „ „	82.846	73.975	7.468	164.289	182.643	31.881	214.524
Zusammen im 2. Quartale	202.507	193.495	18.845	414.847	440.476	69.998	510.474
Mai 1855 resp. 1856 . .	112.251	110.657	8.847	231.755	266.819	41.577	308.396
Juni „ „ „ . .	147.847	94.563	9.787	252.197	277.342	40.300	317.642
Juli „ „ „ . .	198.263	148.067	13.701	360.031	290.911	42.497	333.408
Zusammen im 3. Quartale	458.361	353.287	32.335	843.983	835.072	124.374	959.446

In den nachstehenden Zeit-Perioden	sind auf nachbenannten Bahnen eingenommen worden						
	südliche, Section I	südliche, Section II	östliche	alle Bahnen zusammen	südliche	östliche	alle Bahnen zusammen
	G u l d e n						
	1855				1856		
August 1855 resp. 1856	181.427	141.517	10.726	333.670	363.650	41.665	405.315
September „ „	153.012	111.473	12.194	276.679	337.881	45.992	383.873
October „ „	104.914	102.544	10.407	217.865	271.602	42.147	313.749
Zusammen im 4. Quartale	439.353	355.534	33.327	828.214	973.133	129.804	1,103.937
Zusammen im 1. Semester	407.246	408.639	41.324	857.429	852.778	96.446	949.224
Zusammen im 2. Semester	897.714	708.821	65.662	1,672.197	1,808.205	254.178	2,062.383
Zusammen im ganzen Jahre	1,304.960	1,117.480	107.186	2,529.626	2,660.983	350.624	3,011.607

Den Betrag des 1. Quartals auf jeder Bahn als Einheit angenommen, ergeben sich nach der Reihenfolge der Quartale nachstehende Verhältnisse und stellen sich gegenüber den schon früher in derselben Weise aufgeführten Verhältnissen der Personen-Zahl dar, wie folgt:

im Jahre 1855	Verhältniss	
	der Einnahmen,	der Personen-Zahl
auf der südlichen Bahn, Section I, . . .	1:0:99:2:24:2:15	1:1:04:3:16:2:77
„ „ „ „ „ II, . . .	1:0:90:1:64:1:65	1:0:93:1:66:1:70
„ „ östlichen „ . . .	1:0:80:1:43:1:47	1:1:11:2:10:1:91
auf allen Bahnen zusammen . . .	1:0:94:1:90:1:87	1:1:01:2:58:2:35
im Jahre 1856		
auf der südlichen Bahn . . .	1:1:07:2:02:2:36	1:1:15:2:57:2:57
„ „ östlichen „ . . .	1:2:65:4:70:4:91	1:1:44:2:57:2:61
auf allen Bahnen zusammen . . .	1:1:16:2:19:2:51	1:1:18:2:57:2:57

Nach der Zunahme der Einnahmen reihen sich die Quartale in folgender Ordnung und stellen sich gegenüber der Reihenfolge bei der Personen-Zahl dar, wie folgt:

im Jahre 1855	Reihenfolge	
	bei den Einnahmen,	bei der Personen-Zahl
auf der südlichen Bahn, Section I, . . .	das 2. 1. 4. 3. Quartal,	das 1. 2. 4. 3. Quartal,
„ „ „ „ „ II, . . .	„ 2. 1. 3. 4. „	„ 2. 1. 3. 4. „
„ „ östlichen „ . . .	„ 2. 1. 3. 4. „	„ 1. 2. 4. 3. „
auf allen Bahnen zusammen . . .	das 2. 1. 4. 3. Quartal,	das 1. 2. 4. 3. Quartal,
im Jahre 1856		
auf der südlichen Bahn . . .	das 1. 2. 3. 4. Quartal,	das 1. 2. 4. 3. Quartal,
„ „ östlichen „ . . .	„ 1. 2. 3. 4. „	„ 1. 2. 3. 4. „
auf beiden Bahnen zusammen . . .	das 1. 2. 3. 4. Quartal,	das 1. 2. 4. 3. Quartal.

Im Jahre 1856 waren somit die Einnahmen beim Personen-Verkehre, sowohl bei den einzelnen Bahnen als auf allen Bahnen zusammen, im 4. Quartale am grössten, und, so wie die Personen-Zahl auf der östlichen Bahn, nach der Reihe der Quartale in Zunahme begriffen. Im Jahre 1855 dagegen war die Einnahme nur auf der südlichen Bahn, Section II, und auf der östlichen Bahn im 4. Quartale am grössten, bei der südlichen Bahn, Section I, und wenn alle Bahnen zusammen in Betracht gezogen werden, ergab sich dieses Verhältniss im 3. Quartale.

Was die Personen-Beförderung anbelangt, so war dieselbe im Jahre 1856 durchgehends im 1. Quartale am kleinsten; im Jahre 1855 fiel die geringste Personen-Zahl bei der südlichen Bahn, Section II, auf das 2. Quartal, bei den übrigen Bahnen und bei allen Bahnen zusammen ebenfalls wieder auf das 1. Quartal, und es hat in diesem Jahre nur auf der südlichen Bahn, Section II, die Vermehrung der Einnahmen mit der Zunahme der Personen-Zahl gleichen Schritt gehalten.

Wenn man die Ergebnisse der beiden Semester in Betrachtung zieht, so ergibt sich auf allen Bahnen, wie bei der Zahl der Personen, auch bei den Einnahmen eine Vermehrung im 2. Semester gegen das 1. Semester, und in Vergleichung zur Vermehrung der Personen-Zahl stellt sich dasselbe, wie folgt.

Die Einnahme erhöhte sich

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I, im 2. Semester	auf das 2.20fache des 1. Semesters,
„ „ „ „ „ II „ 2. „ „ „	1.73 „ „ 1. „
„ „ östlichen „ „ 2. „ „ „	1.58 „ „ 1. „
auf allen Bahnen zusammen . „ 2. „ „ „	<u>1.95fache des 1. „</u>

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn im 2. Semester	auf das 2.12fache des 1. Semesters,
„ „ östlichen „ „ 2. „ „ „	2.64 „ „ 1. „
auf allen Bahnen zusammen . „ 2. „ „ „	<u>2.17fache des 1. „</u>

Die Zahl der Personen erhöhte sich

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I, im 2. Semester	auf das 2.91fache des 1. Semesters,
„ „ „ „ „ II, „ 2. „ „ „	1.74 „ „ 1. „
„ „ östlichen „ „ 2. „ „ „	1.90 „ „ 1. „
auf allen Bahnen zusammen . „ 2. „ „ „	<u>2.46fache des 1. „</u>

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn im 2. Semester	auf das 2.39fache des 1. Semesters,
„ „ östlichen „ „ 2. „ „ „	2.12 „ „ 1. „
auf beiden Bahnen zusammen . „ 2. „ „ „	<u>2.37fache des 1. „</u>

Auf allen Bahnen zusammen hat sonach in beiden Jahren die Zahl der Personen in einem höheren Grade zugenommen, als die Summe der Einnahmen.

Die Zunahme der Personen überwog die Vermehrung der Einnahme

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I, um 0·71

" " " " " II, " 0·01

" " östlichen " " 0·32

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn um 0·27

Nur auf der östlichen Bahn zeigte sich im Jahre 1856, dass die Vermehrung der Einnahme die Zunahme der Personen überwog, und zwar um 0·52. In dem angegebenen Verhältnisse hat daher in beiden Jahren auf allen Bahnen, mit alleiniger Ausnahme der östlichen Bahn im Jahre 1856, die Benützung auf grössere Länge und beziehungsweise in besseren Wagen-Classen abgenommen.

Bei dem Frachten-Verkehre.

In den nachbenannten Zeit-Perioden	sind auf nachbenannten Bahnen eingenommen worden						
	südliche, Section I	südliche, Section II	östliche	alle Bahnen zusammen	südliche	östliche	alle Bahnen zusammen
	G u l d e n						
	im Jahre 1855				im Jahre 1856		
November 1854 resp. 1855	119.742	217.098	32.414	369.254	399.608	38.227	437.835
December 1855 " 1856	136.633	254.003	37.035	427.671	397.658	33.004	430.662
Januar . " " "	104.877	191.632	39.250	335.759	357.169	35.220	392.389
Zusammen im 1. Quartale	361.252	662.733	108.699	1,132.684	1,154.435	106.451	1,260.886
Februar 1855 resp. 1856	87.753	158.658	32.810	279.221	344.301	40.349	384.650
März . . " " "	133.910	244.128	47.428	425.466	355.339	62.097	417.436
April . . " " "	128.153	203.995	35.014	367.162	377.859	65.118	442.977
Zusammen im 2. Quartale	349.816	606.781	115.252	1,071.849	1,077.499	167.564	1,245.063
Mai . . 1855 resp. 1856	140.225	221.902	43.813	405.940	347.185	77.658	424.843
Juni . . " " "	128.158	211.146	42.278	381.582	348.826	80.360	429.186
Juli . . " " "	116.695	194.036	36.556	347.287	369.791	84.118	453.909
Zusammen im 3. Quartale	385.078	627.084	122.647	1,134.809	1,065.802	242.136	1,307.938
August . 1855 resp. 1856	133.077	192.602	30.298	355.977	354.786	83.497	438.283
September " " "	134.228	212.119	32.137	375.484	360.535	90.675	451.210
October . " " "	160.815	281.095	34.864	476.774	444.712	90.561	535.273
Zusammen im 4. Quartale	425.120	685.816	97.299	1,208.235	1,160.033	264.733	1,424.766
Zusammen im 1. Semester	711.068	1,269.514	223.951	2,204.533	2,231.934	274.015	2,505.949
Zusammen im 2. Semester	810.198	1,312.900	219.946	2,343.044	2,225.835	506.869	2,732.704
Zusammen im ganzen Jahre	1,521.266	2,582.414	443.897	4,547.577	4,457.769	780.884	5,238.653

Den Betrag des 1. Quartales bei jeder Bahn wieder als Einheit angenommen, ergeben sich nach der Reihenfolge der Quartale nachstehende Verhältnisse, und sie

stellen sich gegenüber den schon früher in derselben Weise dargestellten Verhältnissen der Frachten-Mengen dar, wie folgt:

	Verhältnisse	
	der Einnahmen,	der Frachtenmenge
im Jahre 1855		
auf der südlichen Bahn, Section I .	1 : 0·97 : 1·07 : 1·18	1 : 1·07 : 1·19 : 1·26
„ „ „ „ „ II .	1 : 0·92 : 0·95 : 1·04	1 : 1·01 : 1·08 : 1·14
„ „ östlichen „	1 : 1·06 : 1·13 : 0·89	1 : 0·98 : 1·09 : 0·94
auf allen Bahnen zusammen .	<u>1 : 0·95 : 1·00 : 1·07</u>	<u>1 : 1·03 : 1·11 : 1·14</u>
im Jahre 1856		
auf der südlichen Bahn	1 : 0·93 : 0·92 : 1·00	1 : 0·96 : 1·09 : 1·08
„ „ östlichen „	1 : 1·57 : 2·27 : 2·48	1 : 1·15 : 1·47 : 1·22
auf beiden Bahnen zusammen .	<u>1 : 0·99 : 1·04 : 1·13</u>	<u>1 : 1·00 : 1·18 : 1·11</u>

Nach der Zunahme der Einnahme reihen sich die Quartale in folgender Ordnung und stellen sich gegenüber der Reihenfolge bei der Frachtenmenge folgendermassen dar:

	Reihenfolge	
	bei den Einnahmen,	bei der Frachtenmenge
im Jahre 1855		
auf der südlichen Bahn, Section I .	das 2. 1. 3. 4. Quartal,	das 1. 2. 3. 4. Quartal,
„ „ „ „ „ II .	„ 2. 3. 1. 4. „	„ 1. 2. 3. 4. „
„ „ östlichen „	„ 4. 1. 2. 3. „	„ 4. 2. 1. 3. „
auf allen Bahnen zusammen .	<u>das 2. 1. 3. 4. Quartal,</u>	<u>das 1. 2. 3. 4. Quartal,</u>
im Jahre 1856		
auf der südlichen Bahn	das 3. 2. 1. 4. Quartal,	das 2. 1. 4. 3. Quartal,
„ „ östlichen „	„ 1. 2. 3. 4. „	„ 1. 2. 4. 3. „
auf allen Bahnen zusammen .	<u>das 2. 1. 3. 4. Quartal,</u>	<u>das 1. 2. 4. 3. Quartal.</u>

Die Einnahme beim Frachten-Verkehre war also im Jahre 1855 auf den beiden südlichen im 2. und im Jahre 1856 auf der südlichen Bahn im 3. Quartale am kleinsten, auf der östlichen Bahn fand diess im Jahre 1855 im 4. Quartale, im Jahre 1856 im 1. Statt. Die grösste Einnahme zeigte sich, mit Ausnahme der östlichen Bahn im Jahre 1855, auf allen Bahnen in beiden Jahren im 4. Quartale.

Eine continuirliche Zunahme der Einnahmen hat bloss im Jahre 1856 auf der östlichen Bahn stattgefunden.

Bei der Darstellung über die Frachtenmenge zeigte sich eine continuirliche Zunahme nur im Jahre 1855 auf den beiden südlichen Strecken.

Die Vermehrung der Einnahmen vom schwächsten zum stärksten Quartale im Entgegenhalte zur Vermehrung der Frachtenmenge in derselben Zeit-Periode stellt sich folgendermassen dar:

im Jahre 1855	die Einnahme erhöhte sich:	die Frachtenmenge	
		erhöhte sich:	verminderte sich:
auf der südlichen Bahn, Section I, vom 2. auf das 4. Quartal auf das	. . 1·22fache,	1·18fache,	—
auf der südlichen Bahn, Section II, vom 2. auf das 4. Quartal auf das	. . 1·13 „	1·12 „	—
auf der östlichen Bahn vom 4. auf das 3. Quartal auf das	. . 1·26 „	1·16 „	—
auf allen Bahnen zusammen vom 2. auf das 4. Quartal auf das	. . 1·13 „	1·11 „	—

im Jahre 1856			
auf der südlichen Bahn vom 3. auf das 4. Quartal auf das	. . 1·09fache,	—	1·00fache,
auf der östlichen Bahn vom 1. auf das 4. Quartal auf das	. . 2·49 „	1·22fache	—
auf allen Bahnen zusammen vom 2. auf das 4. Quartal auf das	. . 1·14 „	1·11 „	—

Die Zunahme der Einnahmen war daher grösser als die Zunahme der Frachtenmenge.

im Jahre 1855			
auf der südlichen Bahn, Section I, und der Unterschied beträgt			0·04
„ „ „ „ „ II, „ „ „ „			0·01
„ „ östlichen „			0·10
auf allen Bahnen zusammen			0·02
im Jahre 1856			
auf der südlichen Bahn			0·09
„ „ östlichen „			1·27
auf allen Bahnen zusammen			0·03

In diesem Verhältnisse hat also nebst der Frachtenmenge auch die Entfernung, auf welcher sie im Durchschnitte transportirt wurde, und beziehungsweise die Beförderung von Gegenständen der höheren Frachten-Classen zugenommen.

Wenn man die Ergebnisse der beiden Semester in Betrachtung zieht, so ergibt sich auf allen Bahnen, jedoch mit Ausnahme der östlichen Bahn im Jahre 1855 und der südlichen im Jahre 1856, im zweiten Semester eine Vermehrung der Einnahmen gegen das erste Semester, und in Vergleichung zur Vermehrung oder Verminderung der Frachtenmengen in denselben Zeiträumen stellt sich das diess-fällige Verhältniss dar, wie folgt.

Die Einnahmen vermehrten sich			
im Jahre 1855			
auf der südlichen Bahn, Section I, im 2. Semester auf das	1·14fache	des 1. Semesters,	
„ „ „ „ „ II, „ 2. „ „ „	1·03	„ „ 1. „	
auf allen Bahnen zusammen . . . 2. „ „ „	1·06	„ „ 1. „	

im Jahre 1856

auf der östlichen Bahn im 2. Semester auf das 1·85fache des 1. Semesters,
auf allen Bahnen zusammen . „ 2. „ „ „ 1·08 „ „ 1. „

Die Frachtenmenge vermehrte sich

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I, im 2. Semester auf das 1·18fache des 1. Semesters,

„ „ „ „ „ II, „ 2. „ „ „ 1·09 „ „ 1. „

„ „ östlichen „ 2. „ „ „ 1·02 „ „ 1. „

auf allen Bahnen zusammen . „ 2. „ „ „ 1·11 „ „ 1. „

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn im 2. Semester auf das 1·11fache des 1. Semesters,

„ „ östlichen „ 2. „ „ „ 1·25 „ „ 1. „

auf allen Bahnen zusammen . „ 2. „ „ „ 1·14 „ „ 1. „

Auf der östlichen Bahn verminderte sich im Jahre 1855 die Einnahme im 2. Semester auf $\frac{98}{100}$, und auf der südlichen im Jahre 1856 auf $\frac{99}{100}$ des 1. Semesters.

Auf allen Bahnen zusammen war die Vermehrung der Einnahmen mit der Vermehrung der Frachtenmenge im Durchschnitte der beiden Semester fast gleich.

Einnahmen im Verhältnisse zum Verkehre.

In Betreff der Verhältnisse der Brutto-Einnahmen zu den vollbrachten Leistungen, wie aus der ersten Abtheilung der Uebersicht IX hervorgeht, entfielen im Durchschnitte aller Bahnen und aller Einnahmen

	1855	1856
auf jede der vorhandenen Wagenachsen	1.123 Gulden,	1.119 Gulden,
„ „ zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile	20·82 „	21·99 „
„ „ „ Wagen-Achsmeile	0·54 „	0·54 „

Am meisten trug ein in beiden Jahren

jede vorhandene Wagen-Classe

auf der südlichen Bahn, Section I, . . 1.295 „ 1.152 „

am wenigsten trug ein

jede vorhandene Wagen-Classe

auf der östlichen Bahn 607 „ 952 „

Am meisten trug ein

jede zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile

auf der südlichen Bahn, Section I, . . 24·96 „ 22·27 „

am wenigsten trug ein

jede zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile

auf der östlichen Bahn 18·25 „ 20·43 „

Am meisten trug ein

jede zurückgelegte Wagen-Achsmeile

auf der südlichen Bahn, Section I, . . 0·67 „ 0·56 „

am wenigsten trug ein

jede zurückgelegte Wagen-Achsmeile

auf der östlichen Bahn 0·47 „ 0·45 „

Messung	Ergebnis		Einheit	Anmerkung
	Wert	Standardabweichung		
1	10.5	0.2	s	
2	11.2	0.3	s	
3	10.8	0.2	s	
4	11.0	0.2	s	
5	10.9	0.2	s	
6	11.1	0.2	s	
7	10.7	0.2	s	
8	11.3	0.3	s	
9	10.6	0.2	s	
10	11.4	0.3	s	

Messung	Ergebnis		Einheit	Anmerkung
	Wert	Standardabweichung		
11	10.4	0.2	s	
12	11.5	0.3	s	
13	10.9	0.2	s	
14	11.2	0.3	s	
15	10.7	0.2	s	
16	11.1	0.2	s	
17	10.8	0.2	s	
18	11.3	0.3	s	
19	10.6	0.2	s	
20	11.4	0.3	s	

Von den Einnahmen, welche unmittelbar von den ausgeführten Transporten herrührten, entfielen im Durchschnitte aller Bahnen und aller Fahrten

	1855		1856
auf jede vorhandene Wagenachse	1.079	Gulden,	1.084 Gulden,
„ „ zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile	20.01	„	21.29 „
„ „ „ „ Wagen-Achsmeile	0.52	„	0.53 „
Am meisten trug ein			
jede vorhandene Wagenachse			
auf der südlichen Bahn, Section I,	1.219	„	1.115 „
am wenigsten trug ein			
jede vorhandene Wagenachse			
auf der östlichen Bahn	570	„	924 „
Am meisten trug ein			
jede zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile			
auf der südlichen Bahn, Section I,	23.49	„	21.55 „
am wenigsten trug ein			
jede zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile			
auf der östlichen Bahn	17.13	„	19.83 „
Am meisten trug ein			
jede zurückgelegte Wagen-Achsmeile			
auf der südlichen Bahn, Section I,	0.63	„	0.54 „
am wenigsten trug ein			
jede zurückgelegte Wagen-Achsmeile			
auf der östlichen Bahn	0.44	„	0.44 „

Theilt man die Einnahmen in solche, welche mit dem Personen-Verkehre verbunden sind, und in solche, die lediglich von der Frachten-Beförderung herrühren, so ergibt sich rücksichtlich des Personen-Verkehres, dass im Durchschnitte aller Bahnen und aller Personen-Fahrten

	1855		1856
auf jede Personen-Wagenachse	2.178	Gulden,	2.339 Gulden,
„ „ Personen-Fahrt-Nutzmeile	14.29	„	14.53 „
„ „ Personen-Wagen-Achsmeile	0.80	„	0.76 „

entfielen.

Hinsichtlich des Ertrages der Personen-Wagenachsen und Personen-Wagen-Achsmeilen ist jedoch zu bemerken, dass, nachdem zur Beförderung der bei den Personen-Zügen mittransportirten Sachen, als: Reisegepäck, Eilgut, Equipagen etc. auch Lastwagen in Verwendung waren und zu diesem Zwecke jedem Personen-Zuge mindestens ein derlei Wagen beigegeben werden musste, ein Theil des Verdienstes auf solche Lastwagen-Achsen entfällt, welcher aber hier nicht ausgeschieden werden kann.

Am meisten trug ein			
jede vorhandene Personen-Wagenachse	1855		1856
auf der südlichen Bahn, Section II, .	2.944	Gulden,	— Gulden,
" " östlichen "	—	"	3.185 "
am wenigsten trug ein			
jede Personen-Wagenachse			
auf der östlichen Bahn	1.222	"	— "
" " südlichen "	—	"	2.257 "

Am meisten trug ein			
jede zurückgelegte Personen-Fahrt-Nutz-			
meile auf der südl. Bahn, Section I, .	18.11	"	15.52 "
am wenigsten trug ein			
jede zurückgelegte Personen-Fahrt-Nutz-			
meile auf der östlichen Bahn	7.26	"	9.93 "
Am meisten trug ein			
jede zurückgelegte Personen-Wagenachs-			
meile auf der östlichen Bahn	1.07	"	1.21 "
am wenigsten trug ein			
jede zurückgelegte Personen-Wagenachs-			
meile auf der südl. Bahn, Section II, .	0.73	"	0.72 "

Rücksichtlich des Frachten-Verkehres ergab sich, dass im Durchschnitte aller Bahnen und aller Lastfahrten von den Einnahmen

	1855		1856
auf jede vorhandene Lastwagen-Achse	825	Gulden,	815 Gulden,
" " Lastfahrt-Nutzmeile	26.42	"	29.79 "
" " Lastwagen-Achsmeile	0.42	"	0.44 "

Am meisten trug ein			
jede vorhandene Lastwagen-Achse			
auf der südlichen Bahn, Section I, .	914	"	844 "
am wenigsten trug ein			
jede vorhandene Lastwagen-Achse			
auf der östlichen Bahn	495	"	683 "
Am meisten trug ein			
jede zurückgelegte Lastfahrt-Nutzmeile			
auf der südlichen Bahn, Section I, .	32.60	"	— "
" " östlichen "	—	"	39.33 "
am wenigsten trug ein			
jede zurückgelegte Lastfahrt-Nutzmeile			
auf der südlichen Bahn, Section II, .	24.56	"	— "
" " südlichen "	—	"	28.59 "

Am meisten trug ein			
jede zurückgelegte Lastwagen-Achsméile		1855	1856
auf der südlichen Bahn, Section I, . . .	0.51 Gulden,		0.47 Gulden,
am wenigsten trug ein			
jede zurückgelegte Lastwagen-Achsméile			
auf der östlichen Bahn	0.38 „		0.33 „

Wenn man auf das Maass der Benützung der Wagen zurückgeht, so zeigt sich, dass jeder einzelne der vorhandenen Lastwagen im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section II, und im Jahre 1856 auf der südlichen Bahn am meisten benützt wurde, und nach obigen Angaben stellt sich heraus, dass jede der vorhandenen Lastwagen-Achsen, folglich auch jeder einzelne Wagen, ebenfalls auf denselben Bahnen das Meiste eintrug, was auf einen vortheilhafteren Frachtenverkehr dieser Bahnen schliessen lässt.

Was die Lastfahrt-Nutzmeilen anbelangt, so trug eine jede im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section I, und im Jahre 1856 auf der östlichen Bahn am meisten ein.

Bei Vergleichung der Einnahmen, welche die in Verkehr gesetzten Personen- und Lastzüge und beziehungsweise die Wagen, aus welchen sie bestanden, lieferten, treten die Eigenthümlichkeiten, welche bei diesen beiden Zweigen des Verkehrs bestehen, anschaulich hervor.

Auf allen Bahnen zusammen ergibt sich, dass im Durchschnitte auf eine jede der vorhandenen Personenwagen-Achsen innerhalb eines Jahres hindurch eine Einnahme entfällt, welche nahezu dreimal so gross ist als bei einer Lastwagen-Achse. Es rührt diess hauptsächlich daher, dass jede Person dem Gewichte nach beiläufig die sechsfache Transport-Gebühr der Frachten bezahlt.

Es zeigt sich ferner, dass im Durchschnitte auf jede von den Personenwagen-Achsen zurückgelegte Meile eine Einnahme entfällt, welche nahezu zweimal so gross ist als die Einnahme, welche durch jede von den Lastwagen-Achsen zurückgelegte Meile erzielt wurde. Auch diess rührt zum Theile von dem Unterschiede her, welcher zwischen der Transport-Gebühr für Personen und Sachen besteht; überdiess wirkt aber der Umstand ein, dass im Verkehre der Frachten nach beiden Richtungen bei weitem grössere Unregelmässigkeiten vorkommen als im Verkehre der Reisenden, mithin oft ein Theil der Lastwagen leer verkehren muss und diess die Zahl der Lastwagen-Achsméilen erhöht, ohne dass dafür eine Einnahme stattfindet.

Betrachtet man dagegen den Ertrag der Nutzfahrten bei Personen- und Lastzügen, so stellt sich ein anderes Verhältniss dar, indem eine Nutzfahrt-Méile bei Lastzügen beiläufig um die Hälfte mehr einträgt als eine Méile Nutzfahrt bei Personen-Zügen. Dieses Resultat rührt hauptsächlich daher, weil in Folge der Anwendung stärkerer Locomotive und geringerer Fahrgeschwindigkeiten bei den Lastzügen die Zahl der mit solchen Zügen beförderten Achsen grösser ist als die Zahl der Achsen bei den Personen-Zügen, indem sie in der Regel das Dreifache erreicht; ferner, weil der auf eine Lastwagen-Achse entfallende Wagenraum für 48 Centner, der auf eine Personenwagen-Achse entfallende Raum aber nur für 14 Sitzplätze,

und, nach dem Gewichte der Reisenden veranschlagt, für 21 Centner, mithin für ein kleineres Gewicht bestimmt ist, und weil überdiess, ungeachtet des früher erwähnten Umstandes des Transportes leerer Lastwagen, bei diesen im Durchschnitte die vorhandene Ladungsfähigkeit um etwas mehr, als es rücksichtlich der vorhandenen Sitzplätze bei den Personen-Wagen geschieht, benützt wird, indem auf 1 Centner Ladungsfähigkeit der Wagen im Jahre 1855 0·81 und im Jahre 1856 0·74 Centner Netto-Belastung, dagegen auf einen Sitzplatz der Personen-Wagen (selbst mit Einrechnung des Militärs) im Jahre 1855 nur 0·38 und im Jahre 1856 nur 0·28 beförderte Personen entfielen.

Es geht daraus hervor, dass sich das Verhältniss zwischen den Einnahmen für die Personen- und Lastzüge, und beziehungsweise für die zurückgelegten Achsmeilen beider Wagengattungen um so mehr zu Gunsten der Lastzüge und der Lastwagen-Achsmeilen herausstellen muss, in je geringerem Maasse der Rücktransport leerer Lastwagen eintritt.

Ausgaben im Verhältnisse zum Verkehre.

Aus der zweiten Abtheilung der Uebersicht X geht hervor, dass von den Brutto-Ausgaben im Durchschnitte aller Bahnen und aller Fahrten entfielen:

	1855	1856
auf jede vorhandene Wagen-Achse	901 Gulden,	970 Gulden,
„ „ zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile . . .	16·68 „	19·06 „
„ „ „ Wagen-Achsmeile . . .	0·43 „	0·47 „
Am meisten entfiel		
auf jede vorhandene Wagen-Achse		
auf der südlichen Bahn, Section II, . . .	969 „	— „
„ „ östlichen „	— „	1.172 „
am wenigsten entfiel		
auf jede vorhandene Wagen-Achse		
auf der östlichen Bahn	511 „	— „
„ „ südlichen „	— „	931 „
Am meisten entfiel		
auf jede zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile		
auf der südlichen Bahn, Section I, . . .	18·57 „	— „
„ „ östlichen „	— „	25·13 „
am wenigsten entfiel		
auf jede zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile		
auf der östlichen Bahn	15·35 „	— „
„ „ südlichen „	— „	17·99 „
Am meisten entfiel		
auf jede zurückgelegte Wagen-Achsmeile		
auf der südlichen Bahn, Section I, . . .	0·49 „	— „
„ „ östlichen „	— „	0·56 „

am wenigsten entfiel		
auf jede zurückgelegte Wagen-Achsemeile	1853	1856
auf der südlichen Bahn, Section II, . . .	0.39 Gulden,	— Gulden,
„ „ südlichen „	— „	0.45 „

Ermittelt man nach den vorstehenden Zahlen, im Entgegenhalte zur Vertheilung der Brutto-Einnahmen, die entfallenden Ueberschüsse der Einnahme und drückt man die Ausgaben und Ueberschüsse in Percenten der Einnahme aus, so ergeben sich natürlich dieselben Verhältnisse, wie sie schon früher bei der Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben, unter Zugrundelegung der Einheit der Bahnlänge, gefunden worden sind.

Eine weitere Theilung der Ausgaben nach Maassgabe der verschiedenen Transport-Zwecke lässt sich nicht vornehmen; daher kann nur noch in eine Betrachtung und Vergleichung jener Ausgabs-Beträge eingegangen werden, welche sich auf einige specielle Zwecke des Dienstes beziehen, nämlich auf die Erhaltung der Bau-Anlagen und des Fahr-Fundus instructus, dann auf die Zugförderungs-Kosten und bei diesen namentlich auf die verwendeten Materialien.

Die Kosten der Bahn- und Gebäude-Erhaltung.

In der zweiten Abtheilung der Uebersicht X ist bei jeder Bahn sowohl der Betrag angesetzt, welcher auf eine Bahnmeile entfällt, als auch ermittelt, wie viel sich von den Gesamtauslagen auf jede Fahrt-Nutzmeile und auf jede Wagen-Achsemeile repartirt, obwohl diess zum Anhaltspuncte einer Vergleichung nicht dienen kann. Der Einfluss, welchen die Zahl der ausgeführten Fahrten und die Zahl der über die Bahn gegangenen Wagen-Achsen auf den einzelnen Bahnen ausgeübt haben, ist nämlich in den sich darstellenden Ziffern nicht zu erkennen, theils weil ein solcher Einfluss nur beim Oberbaue eintritt, theils weil andere, von der Zahl der Fahrten unabhängige, übrigens aber sehr wesentliche Umstände auf die Ergebnisse der Auslagen für die Bau-Erhaltung erheblich eingewirkt haben. Ein grosser Theil dieser Auslagen ist aus den Betriebs-Einnahmen bestritten worden.

Am wenigsten betragen die Kosten der Erhaltung der Bauanlagen für die Bahnmeile auf der östlichen Bahn, am meisten auf der südlichen Bahn.

Die Kosten der Erhaltung des Fahr-Fundus instructus.

Das Maass dieser Kosten soll im Allgemeinen mit dem Maasse der Leistung, nämlich der mit den Locomotiven und Wagen ausgeführten Fahrten, insoferne im Verhältnisse stehen, als nicht bei den einzelnen Bahnen die in Verwendung stehenden Fahrmittel nach mehr oder weniger bewährten Constructionen ausgeführt sind, als nicht die Beschaffenheit des Oberbaues rücksichtlich der Krümmungs-Verhältnisse und dessen Zustand in Bezug auf mehr oder weniger gute Erhaltung, das eingeführte Maass der Fahrgeschwindigkeit oder die Beschaffenheit des Brennstoffes mehr oder weniger Reparaturen zur Folge haben, und als nicht in den Material-Preisen und Arbeitslöhnen eine Verschiedenheit obwaltet.

Die in der Uebersicht X dargestellten Ergebnisse zeigen, dass im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section I, und im Jahre 1856 auf der östlichen Bahn der grössere Aufwand gemacht werden musste. Dieses Ergebniss wurde durch die nothwendigen häufigeren Reparaturen an Locomotiven und Wagen und zum Theile durch die nothwendig gewordene gänzliche Umänderung derselben herbeigeführt.

Bezüglich der südlichen Bahn, Section I, lassen sich die grösseren Reparaturkosten ferner auch dadurch erklären, dass daselbst namentlich im Sommer sehr viele Personen-Züge, also Züge mit grösseren Geschwindigkeiten, und leere Züge verkehren, was zur Folge hat, dass mehr Reparaturen, folglich grössere Kosten, eintreten müssen, als auf Bahnen, wo diess nicht der Fall ist. Endlich bedingen die schwierigeren Verhältnisse der Semmering-Bahn eine schnellere Abnützung der Fahrbetriebs-Mittel und daher bedeutend grössere Reparatur-Kosten. Auf der östlichen Bahn hat die im Jahre 1856 erfolgte Eröffnung der neuen Strecke das meiste zu den vermehrten Auslagen für Erhaltung des Fahr-Fundus instructus beigetragen.

Die Kosten der Erhaltung waren

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I, für eine Fahrt-Nutzmeile	3·07	Gulden,
„ „ „ „ „ II, „ „ „ „	2·54	„
„ „ östlichen „ „ „ „ „ „	2·16	„

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn für eine Fahrt-Nutzmeile	3·66	Gulden,
„ „ östlichen „ „ „ „ „ „	4·81	„

Abgesehen von anderen Umständen muss auf Bahnen, wo in Bezug auf Fahrgeschwindigkeit ein gleiches Maass eingehalten wird, die Gesammtheit der Reparatur-Kosten für eine Meile Nutzfahrt dort am kleinsten sein, wo die Wagenzüge am kleinsten, d. h. wo die geringste Zahl von Achsen für einen Zug zu erhalten waren. Bei der Darstellung der Leistungen der Fahrbetriebs-Mittel ist aber nachgewiesen worden, dass im Durchschnitte von allen Fahrten

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I,	37·2	Achsen,
„ „ „ „ „ II,	39·6	„
„ „ östlichen „ „	38·9	„

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn	39·6	Achsen,
„ „ östlichen „ „	45·2	„

bei einem Zuge verwendet waren, wodurch die Kosten-Verhältnisse dieser Bahnen zum Theile ihre Erklärung finden und woher es auch kömmt, dass die Ziffern der Vertheilung auf die Wagen-Achsmeylen bei weitem weniger von einander abweichen, als die Ziffern der Vertheilung auf die Fahrt-Nutzmeylen. — Uebrigens findet sich in den vorliegenden Daten noch ein weiterer Grund zur Erklärung der dargestellten

Kosten-Verhältnisse. Wenn man nämlich aus den in der Uebersicht X als verwendet angeführten Arbeitstagen, im Entgegenhalte mit den im Ganzen bezahlten Werkstätten-Löhnungen, den Einheits-Taglohn ermittelt, so ergibt sich, dass derselbe

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I,	1.14 Gulden,
„ „ „ „ „ II,	1.00 „
„ „ östlichen „	0.98 „

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn	0.95 Gulden,
„ „ östlichen „	1.15 „ beträgt.

Der grösste Taglohn wurde sonach im Jahre 1855 auf der südlichen Bahn, Section I, und im Jahre 1856 auf der östlichen Bahn bezahlt.

Die Kosten der Zugförderung.

Diese sind summarisch mit dem auf die Bahnmeile, auf die Fahrt-Nutzmeile und auf die Wagen-Achsmeile entfallenden Theilbeträge angegeben, so wie auch abgedeutert nachgewiesen wird, wie viel hiervon auf die Locomotiv-Heizung, auf das Schmier-, Putz- und Beleuchtungs-Materiale für Locomotive und Wagen, und wie viel auf beide genannten Zwecke zusammen für die Fahrt-Nutzmeile und Wagen-Achsmeile entfällt.

Die Benennung „Zugförderungskosten“ ist insoferne eine nicht ganz richtige, als in die Nachweisung nicht alles Dasjenige aufgenommen ist, was zur Zugförderung überhaupt gehört.

Sie enthält nämlich zwar alle Ausgaben sowohl für die zurückgelegten Fahrt-Nutzmeilen oder Wagen-Achsmeilen, als auch für die Zwecke der Wagenverschiebungen, des Reservhaltens und der Hilfeleistungen bei besonderen Vorkommnissen, für welche bei der Nachweisung der Leistungen der Fahrbetriebs-Mittel kein Meilen-Ausmaass in Anschlag kommen konnte, so wie die Löhnungen der für die Zwecke des Verkehrs der Züge auf der Station verwendeten Arbeiter; dagegen sind weder die Kosten der Erhaltung der Fahrbetriebs-Mittel, noch die Gehalte und Löhnungen des bei den Locomotiven oder sonst zur Begleitung der Züge verwendeten stabilen Personales inbegriffen.

Auch die hier so benannten Zugförderungskosten stehen im Allgemeinen und insoferne mit dem Maasse der Leistung, nämlich den mit den Locomotiven und Wagen ausgeführten Fahrten, im Verhältnisse, als nicht bei den einzelnen Bahnen und zwar vorzugsweise in den Preisen des Brennstoffes und der sonstigen Verbrauchs-Materialien mit Rücksicht auf die Qualität, Unterschiede bestehen, als nicht bei den in Verwendung stehenden Locomotiven erhebliche Abweichungen in dem Maasse der Leistungsfähigkeit überhaupt und insbesondere in Vergleichung zum Aufwande für Brennstoff und Schmier-Materiale obwalten, endlich als nicht aus der Verschiedenheit der Bahn-Anlagsverhältnisse in Bezug auf Steigungen und Krümmungen,

oder aus dem Zustande des Oberbaues in Bezug auf mehr oder weniger gute Erhaltung, Abweichungen in den Widerständen gegen die Fahrt hervorgehen.

Wie die Uebersicht X zeigt, waren die Kosten dieser Ausgabs-Rubrik

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I,	7.45 Gulden auf 1 Nutzmeile,
„ „ „ „ „ II,	2.94 „ „ „ „
„ „ östlichen „	4.36 „ „ „ „

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn	4.78 Gulden auf 1 Nutzmeile,
„ „ östlichen „	5.44 „ „ „ „

Die Kosten für eine Wagen-Achsmeile betragen

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I,	0.20 Gulden,
„ „ „ „ „ II,	0.07 „
„ „ östlichen „	0.11 „

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn	0.12 Gulden,
„ „ östlichen „	0.12 „

In der Wesenheit erklären sich die Verhältnisse der gesammten Zugförderungskosten auf den einzelnen Bahnen durch die den grössten Theil der Auslage in Anspruch nehmenden Kosten des Brennstoffes, dann der übrigen Verbrauchsmaterialien.

Diese Kosten speciell betreffend, geht aus der Uebersicht Folgendes hervor.

Der Brennstoff hat gekostet

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I,	3.55 Gulden für 1 Fahrt-Nutzmeile,
„ „ „ „ „ II,	1.48 „ „ „ „
„ „ östlichen „	0.93 „ „ „ „

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn	2.09 Gulden für 1 Fahrt-Nutzmeile,
„ „ östlichen „	1.53 „ „ „ „

Für 1 Wagen-Achsmeile entfiel

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I,	0.095 Gulden,
„ „ „ „ „ II,	0.037 „
„ „ östlichen „	0.024 „

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn	0.053 Gulden,
„ „ östlichen „	0.034 „

Der Brennstoff hat somit auf der östlichen Bahn am wenigsten gekostet und es liegt der Grund hauptsächlich darin, dass zur Heizung der Locomotive auf dieser Bahn vortreffliche und wohlfeile Steinkohlen zu Gebote stehen, dagegen auf der südlichen Bahn, Section I, die Kohle theils wegen der Beschaffenheit, in welcher sie zu haben ist, theils wegen ihres hohen Preises nicht vortheilhaft verwendet werden konnte, daher zur Feuerung der Locomotive theueres Holz genommen werden musste. Erst seit Eröffnung der Semmering-Bahn stellt sich auch auf der Südbahn ein günstigeres Ergebniss dar, weil die steiermärkische Kohle immer mehr bei der Locomotiv-Heizung in Anwendung kömmt.

Ein weiterer und wesentlicher Grund liegt in der Beschaffenheit und Leistungsfähigkeit der Locomotive, wie diess bereits früher angedeutet wurde. Die den Semmering befahrenden Locomotive verbrauchen bei den grossen Steigungen und vielen und scharfen Krümmungen dieser Bahn sehr viel Brenn-Materiale, während die meisten der von der bestandenen Wien-Gloggnitzer-Bahngesellschaft überkommenen Locomotive nur eine geringe Leistungsfähigkeit haben.

Hinsichtlich des Schmier-, Putz- und Beleuchtungs-Materiales zeigen sich auf den verschiedenen Bahnen nicht so bedeutende Unterschiede in den Kosten wie bei dem Brennstoffe.

Diese Kosten berechneten sich für eine Fahrt-Nutzmeile

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I, mit	0·74 Gulden,
„ „ „ „ „ II, „	0·37 „
„ „ östlichen mit	0·38 „

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn mit	0·56 Gulden,
„ „ östlichen „ „	1·08 „

Auf eine Wagen-Achsmeile entfielen

im Jahre 1855

auf der südlichen Bahn, Section I,	0·019 Gulden,
„ „ „ „ „ II,	0·009 „
„ „ östlichen „	0·009 „

im Jahre 1856

auf der südlichen Bahn	0·014 Gulden,
„ „ östlichen „	0·024 „

Den grössten Theil der Ausgabe bildet in der letzterwähnten Rubrik der Verbrauch an Schmier-Materiale, den nächst kleineren der Verbrauch an Beleuchtungs-Materiale. Die Grösse des Gesamtverbrauches dieser Materialien rührt, abgesehen von den Local-Preisen, davon her, ob mehr oder weniger Personen-Züge mit grösserer Geschwindigkeit, und ob die Züge überhaupt mehr oder weniger zur Nachtzeit, wo dieselben von Aussen und Innen beleuchtet sind, auf den einzelnen Bahnen verkehren.

In der Zusammenstellung der Kosten für den Brennstoff und für andere Verbrauchs-Materialien zeigen sich dieselben Verhältnisse wie beim Brennstoff allein, weil eben der Brennstoff den Hauptfactor der Verwendung bildet.

Durch die vorstehende Darstellung bestätigt sich das am Eingange der Erörterung über die Zugförderungs-Kosten Gesagte, dass nämlich der Bedarf derselben auf den einzelnen Bahnen hauptsächlich mit dem Belaufe der Kosten des Brennstoffes und des sonstigen Verbrauchs-Materiales im Verhältnisse steht. Denn wenn man die einzelnen Bahnen nach dem zunehmenden Maasse der Gesamtkosten der Zugförderung, der Kosten des Brennstoffes und der Kosten der übrigen Verbrauchs-Materialien für eine Fahrt-Nutzmeile ordnet, so zeigt sich sowohl bei den Gesamtkosten als bei dem Brennstoffe dieselbe Reihenfolge.

Wenn man in derselben Reihe die Bahnen nach dem Belaufe der Auslagen für eine Wagen-Achsmeile ordnet, so ergeben sich in Bezug auf den Brennstoff genau dieselben Reihenfolgen, und nur im Jahre 1856 war der Aufwand für Schmier-, Putz- und Beleuchtungs-Materiale auf der östlichen Bahn grösser als auf der südlichen Bahn.

A n h a n g.

Die wesentlichsten Aenderungen und Neuerungen, welche hinsichtlich der Bau-Anlagen und der materiellen Betriebs-Einrichtungen während der Verwaltungs-Jahre 1855 und 1856 theils ausgeführt, theils eingeleitet wurden, sind bereits früher bei der Erörterung über jene Gegenstände zur Sprache gebracht worden; daher erübrigt hier nur noch diejenigen aufzuzählen, welche auf die Geschäfts- und Personal-Organisation, dann auf die Verkehrs- und Tarifs-Bestimmungen und andere Betriebs-Einrichtungen Bezug haben.

Die Geschäfts- und Personal-Organisation betreffend.

Die Functionen der obersten Leitung besorgt das k. k. Handels-Ministerium; für die unmittelbare Administration erscheinen die beiden Betriebs-Directionen zu Wien und Krakau bestellt.

Bezüglich der Einrichtung von Restaurationen in den Bahnhöfen, Stations-Gebäuden und sonstigen Localitäten der Eisenbahnen wurden besondere Bestimmungen erlassen.

Zur Verhütung von Unglücksfällen auf den Eisenbahnen wurden besondere Weisungen erlassen.

In der Zollbehandlung des Gepäcks der den Wien-Laibacher Schnellzug benützenden Reisenden wurden Aenderungen getroffen.

Es wurden neue Instructionen für die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen erlassen und die beiden Sectionen der südlichen Staats-Eisenbahn unter einer Direction in Wien vereinigt.

Harmoniken wurden in die II. Tarif-Classen eingereiht.

Eine Erläuterung des §. 35 der Frachtenverkehrs-Bestimmungen in Betreff der Empfangnahme der Spesen nach Eingang wurde erlassen.

Die Beförderungsgebühr für die im Dienste reisenden Gendarmerie-Officiere, dann für die Zöglinge der Cadetten-Institute wurde festgesetzt, und der Tarif-Satz für Heu- und Strohsendungen abgeändert.

Die Fahrgebühren der im Dienste reisenden Finanzwache wurden festgesetzt und die allgemeine Versicherungsgebühr bei Verfrachtung von Stein- und Braunkohlen, Coakes, Eisenerzen, Bau- und Bruchsteinen auf den k. k. Staats-Eisenbahnen wurde aufgelassen.

Beilage zur Uebersicht IV.

Ueber die Fahrbetriebs-Mittel auf den im Aerarial-Betriebe stehenden k. k. österreichischen Staats-Eisenbahnen mit Ende des Jahres 1856.

I. Stand der Locomotive.

Die Locomotive																							
führen			wurden erzeugt			haben																	
die Post-Nr.	den Namen	die Fabriks-Nr.	in der Fabrik	im Jahre	gehören zur Kategorie																		
						einen Kolben-		Trieb-		Gewicht		im		eine totale Heizfläche		Feuerröhren, jede		einen Kessel-Dia-		einen Dampfdruck		einen	
						Dia-		räder		im		auf d. Trieb-		von		in der Länge von		meter von		von		Abstand der	
						meter	Hub	Dia-	Paare	Ganzen	von	Zoll	Fuss	Zoll	Fuss	Zoll	Fuss	Zoll	Fuss	Zoll	Fuss	Zoll	Fuss	Zoll
Auf der südlichen Staatsbahn.																							
1	Philadelphia . . .		W. Norris in Philadelphia	1839	0	3	10	2	17	.	4	.	1	216	136	346	7	8	34	60	8	11	6
2	Wien	}	W.-Raaber Fab. in Wien	1841	0	3	10	2	17	6	4	.	1	220	145	314	7	8	35 $\frac{1}{2}$	60	8	11	6
3	Hietzing																						
4	Liechtenstein																						
5	Belvedere																						
6	Altmandorf																						
7	Mödling	261	Hawthorn in Newcastle	1839	I.	3	10	2	17	6	5	.	1	229	136	329	7	8	38	60	8	11	6
8	Baden	82	W. Norris in Philadelphia	1839	I.	3	11	1	19	6	4	.	1	262	155	539	9	6	39	70	10	6	3
9	Gloggnitz	222	R. Stephenson in Newcastle	1840	I.	3	10	2	17	3	5	.	1	220	155	267	7	2	38	80	10	4	3
10	Guttenstein	224	detto	1840	I.	3	11	7	17	3	5	.	1	256	110	381	7	8	39 $\frac{1}{2}$	80	10	8	3
11	Vöslau	}	Sharp & Cp. und in Manchester	1840 und 1841	I.	3	12	6	18	.	5	6	1	225	140	440	7	7	38	80	10	7	6
12	Brühl																						
13	Neustadt																						
14	Pressburg																						
15	Weilburg	7	W.-Raaber Fab. in Wien	1842	I.	3	12	1	20	.	4	6	1	240	150	434	8	2	39	80	11	6	5
16	Brandhof	8	detto	1843	I.	3	12	6	18	.	5	.	1	235	165	507	7	9	38 $\frac{1}{2}$	80	10	7	6
17	Thalhof	13	detto	1843	I.	3	12	1	20	.	4	6	1	240	150	406	7	6	34	80	10	3	4
18	Brunn	12	detto	1843	I.	3	12	1	20	.	4	6	1	240	150	406	7	6	34	80	10	3	4
19	Gratz	17	detto	1844	II.	3	15	.	22	.	4	.	1	334	182	580	9	4	41 $\frac{1}{2}$	80	9	2	5
20	Brandhof	19	detto																				

Die Locomotive

führen		wurden erzeugt				haben																	
die Post-Nr.	den Namen	die Fabriks-Nr.	in der Fabrik	im Jahre	gehören zur Kategorie	einen Kolben-		Trieb- räder		Gewicht im dienstfähigen Zustande		eine totale Heizfläche von		Feuersöhren, jede in der Länge von		einen Kessel-Dia- meter von		einen Dampfdruck von		einen Abstand der äussersten Achsenmittel von einander von			
						Dia- meter von	Hub von	Dia- meter von	Paare	im Ganzen von	auf d. Trieb- rädern von	Fuss	Zoll	Fuss	Zoll	Fuss	Zoll	Fuss	Zoll	pfund	Fuss	Zoll	Limien
						Räderpaare		Räderpaare		Räderpaare		Räderpaare		Räderpaare		Räderpaare		Räderpaare		Räderpaare		Räderpaare	
21	Vordernberg.	20	W.-Raaber Fab. in Wien	1844	II.	3	15	.22	4	.1	334	182	580	9	4	41 $\frac{1}{2}$	80	9	2	5			
22	Eisenerz	21																					
23	Maria-Zell	22																					
24	Kindberg	23																					
25	Radl	24																					
26	Pettau	25																					
27	Peggau	27																					
28	Villach	29																					
29	Strassengel . . .	28																					
30	Aussee	32																					
31	Leoben	18	detto	1844 und 1845	II.	4	15	.22	4	.2	374	222	580	9	4	41 $\frac{1}{2}$	80	9	2	5			
32	Marburg	26																					
33	Weixelburg . . .	30	detto	1845	II.	4	15	.22	4	6	2	383	239	450	9	4	41 $\frac{1}{2}$	80	9	2	5		
34	Krainburg	31																					
35	Laibach	42	detto	1846	II.	3	14	.22	4	6	1	348	189	652	9	8	40	80	9	4	3		
36	Cilli	76																					
37	Steinbrück . . .	87	detto	1848 und 1849	II.	4	14	.22	4	6	2	407	297	655	12	1	39	80	12	1	.		
38	Tüffer	92																					
39	Rohitsh	93																					
40	Klagenfurt . . .	94																					
41	Treffen	95																					
42	Sagor	98																					
43	Prevali	99																					
44	Wolfsberg	100																					
45	Ferlach	101																					
46	Rann	103																					
47	Adelsberg	104	detto	1850	II.	4	14	.22	4	6	2	407	297	655	12	1	39	80	12	1	.		
48	Zirknitz	107																					
49	Pontafel	108	detto	1845 und 1846	III.	4	15	3.22	4	.2	381	274	946	12	1	42 $\frac{1}{2}$	80	12	1	1			
50	Judenburg	131																					
51	Eibiswald	129																					
52	Görz	132																					
53	Bleiberg	133																					
54	Duino	135																					
55	Monfalcone . . .	136																					
56	San	130																					
57	Gradisca	134																					
58	Kaiserbrunn . . .	15																					
59	Adlitzgraben . . .	33																					
60	Admont	33																					
61	Adria	34																					
62	Leitersberg . . .	35																					
63	Drau	36																					
64	Kärnten	37																					
65	Krain	38																					
66	Strass	39																					
67	Enns	40																					
68	Lippoglaun . . .	41																					

Die Locomotive																											
führen			wurden erzeugt			haben																					
die Post-Nr.	den Namen	die Fabriks-Nr.	in der Fabrik	im Jahre	gehören zur Kategorie	Räderpaare	einen Kolben-		Trieb- räder		Gewicht im dienstfähigen Zustande		eine totale Heizfläche von	Feueröhren, jede in der Länge von	einen Kessel-Dia- meter von	einen Dampfdruck von	einen Abstand der äussersten Achsen- mittel von einander von										
							Dia- meter von	Hub von	Dia- meter von	Paare	im Ganzen von	auf d. Trieb- rädern von					Fuss	Fuss	Fuss	Zoll	Zoll	Pfund	Fuss	Zoll	Linien		
																										Zoll	Linien	Fuss	Zoll	Stück	Ctr.	Ctr.	□ F.
							Zoll	Linien	Zoll	Linien	Fuss	Zoll					Stück	Ctr.	Ctr.	□ F.	Fuss	Zoll	Zoll	Pfund	Fuss	Zoll	Linien
69	Haimburg ...	51	W.-Raaber Fab. in Wien	1846	III.	4	15	4	21	6	4	6	2	315	210	752	12	.	38 $\frac{1}{2}$	80	12	4	3				
70	Wieselburg ..	46																									
71	Schwechat ..	52																									
72	Lanzendorf ..	49																									
73	Neusiedl	50					detto																				
74	Gleichenberg	310																									
75	Bruck	311																									
76	Mur	312																									
77	Mürz	313					W. Norris in Philadelphia	1846	III.	4	14	.	19	.	3	5	2	337	236	877	11	4	41	70	12	6	.
78	Mürzzuschlag	314																									
79	Kapfenberg ..	315																									
80	Langenwang .	316																									
81	Neuberg	317																									
82	Wartberg ...	318																									
83	Stainz	319																									
84	Ocean	331																									
85	Save	332																									
86	Grossglockner	333																									
87	Donau	334																									
88	Terglou	335																									
89	Idria	336	detto	1846	III.	4	13	6	19	.	3	5	2	315	210	744	11	.	39 $\frac{1}{2}$	70	12	4	2				
90	Timavo	337																									
91	Paek	338																									
92	Loibl	339																									
93	Istria	340																									
94	Tergesteo ...	341																									
95	Wechsel	342																									
96	Esterház	84					W.-Raaber Fab. in Wien	1848	III.	3	15	4	21	6	5	.	2	410	311	930	12	9	39 $\frac{1}{2}$	80	15	9	4
97	Forchtenstein	.					detto	1848	III.	3	15	4	22	.	4	.	2	487	360	1021	12	8	40	80	16	1	4
98	Ebenfurt	85																									
99	Planina	109																									
100	Gottshee ...	110																									
101	Leibnitz	111																									
102	Karst	112																									
103	Pragerhof ...	113																									
104	Wannersdorf.	114																									
105	Reiffenstein .	115																									
106	Salloch	116	detto	1849 und 1850	III.	4					15	3	22	.	4	.	2	425	355	920	12	5	42 $\frac{1}{2}$	80	11	11	8
107	Spielfeld	117																									
108	St. Georgen .	118																									
109	St. Andrá ...	119																									
110	Müllstatt	123																									
111	Pirano	124																									
112	Pola	125																									
113	St. Veit	126																									
114	Triest	127																									
115	Quarnero	128																									

Die Locomotive

führen		wurden erzeugt		haben																																																				
die Post-Nr.	den Namen	die Fabriks-Nr.	in der Fabrik	im Jahre	gehören zur Kategorie	eisen Kolben-		Trieb- räder		Gewicht im dienstfähigen Zustande		eine totale Heizfläche von		Feuerrohre, jede in der Länge von		einen Dampfdruck von	einen Abstand der äussersten Achsenmittel von einander von																																							
						Dia- meter von	Hub von	Dia- meter von	Paare	im Gesamten von	auf d. Trieb- rädern von	□	F.	Fuss	Zoll		Zoll	Pfund	Fuss	Zoll	Linien																																			
																Zoll						Linien	Zoll	Linien	Fuss	Zoll	Stück	Ctr.	Ctr.	Fuss	Zoll	Zoll	Fuss	Zoll	Linien																					
						Hüderpaare		Hüderpaare		Hüderpaare		Hüderpaare		Hüderpaare		Hüderpaare		Hüderpaare		Hüderpaare		Hüderpaare		Hüderpaare																																
116	Triest	149	W.-Raaber Fab. in Wien	1850	III.	3	15	4	22	.	4	.	2	487	360	1021	12	8	40	80	16	.	4																																	
117	Kranichberg	210				detto	1851	III.	3	15	4	22	.	5	6	2	440	311	930	12	9	39 $\frac{1}{2}$	80	15	9	4																														
118	Stixenstein	148							detto	1853	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	516	340	1049	14	.	41 $\frac{1}{2}$ 43 $\frac{1}{2}$	80	11	8	6																											
119	Kalksburg	209										detto	1853	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80	11	9	6																								
120	Helenenthal	180													detto	1854	III.	3	13	3	22	6	5	6	2	480	310	1055	11	9	48	80	14	6	.																					
121	Theresienfeld	181																detto	1854	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80	11	9	6																		
122	Liesing	188																			detto	1854	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80	11	9	6															
123	Laxenburg	187																						detto	1854	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80	11	9	6												
124	Wochein	251																									detto	1854	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80	11	9	6									
125	Schöckel	252																												detto	1854	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80	11	9	6						
126	Donatiberg	253																															detto	1854	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80	11	9	6			
127	Bachern	254																																		detto	1854	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80	11	9	6
128	Kunberg	255																																					detto	1854	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
129	Lavant	256	detto	1854	III.																																					4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
130	Gurk	257				detto	1854	III.																																		4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
131	Lassnitz	258							detto	1854	III.																															4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
132	Sulm	259										detto	1854	III.																												4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
133	Vogleina	260													detto	1854	III.																									4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
134	Sauerbrunn	261																detto	1854	III.																						4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
135	Sulzbach	262																			detto	1854	III.																			4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
136	Siegenfeld	266																						detto	1854	III.																4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
137	Rosenhügel	263																									detto	1854	III.													4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
138	Sehenstein	267																												detto	1854	III.										4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
139	Reichenstein	265																															detto	1854	III.							4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
140	Hermannskogel	264																																		detto	1854	III.				4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
141	Schönbrunn	276																																					detto	1854	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
142	Merkenstein	277	detto	1854	III.																																					4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
143	Grosswardein	282				detto	1854	III.																																		4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
144	Rodaun	278							detto	1854	III.																															4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
145	Born	288										detto	1854	III.																												4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
146	Delius	289													detto	1854	III.																									4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
147	Neuhaus	151																detto	1854	III.																						4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
148	Feistritz	152																			detto	1854	III.																			4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
149	Fürstenfeld	154																						detto	1854	III.																4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
150	Luttenberg	153																									detto	1854	III.													4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
151	Johannisberg	155																												detto	1854	III.										4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
152	Schlossberg	156																															detto	1854	III.							4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
153	Staniatki	164																																		detto	1854	III.				4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
	(Anninger)																																						detto	1854	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39 $\frac{1}{2}$	80
154	Bobreck	165	detto	1856	III.																																					5	15	6	22	.	4	6 $\frac{1}{2}$	2	765	409	1009	15	2	42	82 $\frac{875}{875}$
155	Sandee	166				detto	1856	III.																																		5	15	6	22	.	4	6	2	765	409	1062	15	2	42	82 $\frac{875}{875}$
156	Sanok	167							detto	1856	IV.																															5	15	6	22	.	4	6	2	765	409	1064	15	.	42	82 $\frac{875}{875}$
157	Szezawnica	168										detto	1856	IV.																												5	15	6	22	.	4	6	2	765	409	1083	15	.	42	80 $\frac{875}{875}$
158	Sauerbrunn 2	173													detto	1856	IV.																									5	15	6	22	.	4	6	2	765	409	1062	15	2	42	82 $\frac{875}{875}$
159	Pottenstein	175																detto	1856	IV.																						5	15	6	22	.	4	6	2	765	409	1064	15	.	42	82 $\frac{875}{875}$
160	Oedenburg	171																			detto	1856	IV.																			5	15	6	22	.	4	6	2	765	409	1083	15	.	42	80 $\frac{875}{875}$
161	Dornau	172																						detto	1856	IV.																5	15	6	22	.	4	6	2	765	409	1083	15	.	42	80 $\frac{875}{875}$
162	Ternitz	174																									detto	1856	IV.													5	15	6	22	.	4	6	2	765	409	1083	15	.	42	80 $\frac{875}{875}$

Die Locomotive

führen		wurden erzeugt		haben																						
die Post-Nr.	den Namen	die Fabriks-Nr.	in der Fabrik	im Jahre	gehören zur Kategorie	einen Kolben-						Trieb- räder		Gewicht im dienstfähigen Zustande		eine totale Heifläche von	Feuerrohre, jede in der Länge von		einen Kessel-Dia- meter von	einen Dampfdruck von	einen Abstand der äußersten Achsen- mittel von einander von					
						Dia- meter von		Hub von		Dia- meter von		Paare		im Ganzen von	auf d. Trieb- rädern von		Fuss	Zoll			Fuss	Zoll	Pfund	Fuss	Zoll	Linien
						Zoll	Linien	Zoll	Linien	Fuss	Zoll	Stück	Centr.														Centr.	□	F.
205	Aquileja	184	W. Günther in W.-Neustadt	1856	V.	5	17	6	24	.	4	.	5	831	434	1404	15 $\frac{1}{2}$.	50	82 $\frac{87}{8}$	22	7	5			
206	Capo d'Istria . . .	185																								
207	Kirehheim	183																								
208	Isola	186																								
209	Möttling	187																								

Auf der östlichen Staatsbahn.

1	Krakau	76	A. Borsig in Berlin .	1847	I.	3	12	8	21	4	4	11	1	.	.	.	372	9	7 $\frac{1}{2}$	40	61	12	1	3
2	Oswiecim	79																						
3	Lemberg	80																						
4	Tarnów	94																						
5	Podgorze	90	detto	1847	III.	3	14	7	23	3	4	4	2	.	.	.	816	12	7 $\frac{1}{4}$	39 $\frac{3}{4}$	61	10	2	7
6	Rzeszow	91																						
7	Przemysl	215	detto	1847	III.	3	14	7	23	3	4	4	2	.	.	.	910	13	5	41 $\frac{3}{4}$	67	10	5	7
8	Dniester	216																						
9	Robacz	30	J. Meyer i. Mühlhausen	1846	II.	3	13	6	24	.	4	.	1	368	196	.	783	12	.	43 $\frac{1}{2}$	80	10	3	10
10	Babiagora	27																						
11	Poprad	W.-Raaber Fab. in Wien	1855	IV.	5	17	6	24	.	3	9	2	.	.	.	1182	14	8	42	70	19	6	7
12	Wisla																						
13	Wisloka																						
14	San																						
15	Sola																						
16	Dunajec																						
17	Wieliczka																						
18	Wadowice	W. Günther in W.-Neustadt	1855	IV.	5	17	6	22	.	3	12	2	.	.	.	1175	15	.	43	70	20	3	1
19	Bochnia																						
20	Zator																						
21	Jaworzno	R. Stephenson & Comp. in Newcastle	1840	I.	3	11	7	17	3	5	.	1	256	110	.	381	7	8	39 $\frac{1}{2}$	80	10	8	3
22	Beskid																						
23	Raab	225																						
24	Reichenau	223																						
25	Rauhenstein	226	W.-Raaber Fab. in Wien	1842	I.	3	12	6	18	.	5	.	1	235	165	.	507	7	9	38 $\frac{1}{2}$	80	10	7	6
26	Schottwien	10																						
27	Meidling	14	detto	1844	II.	3	12	6	19	6	5	6	1	290	176	.	869	11	8	38	80	10	.	1
28	Höllenthal																						
29	Neunkirchen	Sharp & Cp. in Manchester	1842	II.	3	13	6	23	.	4	.	2	250	170	.	458	7	7	41	80	10	11	5
30	Biala																						
31	Debica	W. Günther in W.-Neustadt	1855	III.	5	15	6	23	.	5	6	2	.	.	.	1105	14	6	43	80	22	10	8
32	Jaslo																						
33	Pilsno																						
34	Raba																						
35	Trzebinia																						
36	Wiśnic																						

Anmerkung: Ueberdies waren zu Ende des Verwaltungs-Jahres 1856 die 3 Maschinen: Blitz, Pfeil und Adonis, der ausschl. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn gehörig, in Verwendung.

2. Stand der Tender.

Die Tender				
führen die Nummern	mit der Zahl von Stücken	wurden erzeugt		haben Räderpaare
		in der Fabrik			im Jahre
Auf der südlichen Staatsbahn.				
1 _a	1	W. Norris in Philadelphia	1839	2
2 _a	1	Hawthorn in Newcastle	1839	2
3 _a	1	Sharp & Robert in Manchester	1840	2
4 _a	1	Wien-Raabers Fabrik in Wien	1840	2
5 _a , 6 _a	2	R. Stephenson in Newcastle	1840	2
10 _a —14 _a	5	Wien-Raabers Fabrik in Wien	1841	2
15 _a , 16 _a	2	Sharp & Robert in Manchester	1841	2
19 _a , 21 _a	2	Wien-Raabers Fabrik in Wien	1842	2
22 _a , 23 _a	2	detto	1843	2
24 _a , 1 _b —5 _b	6	detto	1844	2
26 _a , 27 _a	2	detto	1844	3
9 _b —15 _b	7	Maschinen-Fabrik am Tabor in Wien	1844	2
6 _b —8 _b , 16 _b —27 _b	15	Wien-Raabers Fabrik in Wien	1845	2
28 _b —30 _b	3	detto	1846	2
28 _a —34 _a	7	detto	1846	3
31 _b —40 _b	10	W. Norris in Philadelphia	1846	2
35 _a , 36 _a	2	Wien-Raabers Fabrik in Wien	1847	3
41 _b —44 _b	4	detto	1848	2
37 _a —39 _a	3	detto	1848	3
45 _b —56 _b	12	detto	1849	2
37 _b —59 _b	10	Maschinen-Fabrik am Tabor in Wien	1849	2
65 _b —71 _b				
60 _b —64 _b	5	W. Norris Gläubiger in Wien	1849	2
40 _a —43 _a	4	Wien-Raabers Fabrik in Wien	1850	3
44 _a —47 _a , 49 _a	5	detto	1851	3
48 _a	1	J. Maffei in München	1851	3
50 _a	1	J. Cockerill in Seraing	1851	2
72 _b , 73 _b	2	W. Norris Gläubiger in Wien	1851	2
74 _b , 75 _b	2	Maschinen-Fabrik am Tabor in Wien	1852	3
76 _b —87 _b	12	detto	1853	3
51 _a —55 _a	5	Wien-Raabers Fabrik in Wien	1853	3
56 _a —62 _a	7	detto	1854	3
63 _a , 64 _a	2	detto	1854	2
65 _a —67 _a	3	V. Priek in Wien	1856	3
Auf der östlichen Staatsbahn.				
1—6	6	A. Borsig in Berlin	1847	3
7—8	2	detto	1849	3
11	1	J. Cockerill in Seraing	1845	2
51	1	Maschinen-Fabrik am Tabor in Wien	1845	2
.	3	R. Stephenson & Comp. in Newcastle	1840	2
.	1	Wien-Raabers Fabrik in Wien	1842	2
.	1	detto	1844	2
.	2	Sharp & Robert in Manchester	1842	2

Anmerkung: Die letzten 7 Tender von der Südbahn ohne Nummer erhalten. Die im Verwaltungs-Jahre 1855 von der Wien-Raabers Maschinen-Fabrik und von W. Günther in Wiener-Neustadt gelieferten Maschinen IV. Kategorie sind Tender-Locomotive, welche keine eigentlichen Tender haben.

3. Stand der Wagen.

Die Wagen				
sind eingetheilt		wurden erzeugt		haben Achsen
in	mit der Zahl von Stücken	in der Fabrik	im Jahre	
Auf der südlichen Staatsbahn.				
a. Personen-Wagen.				
Hofwagen	1	Wien-Raab Fabrik in Wien	1844	4
	1	detto	1851	4
Salon-Wagen	1	detto	1856	4
	1	detto	1841	3
I. Classe	4	detto	1846	4
	1	detto	1846	4
	4	detto	1841	4
	2	detto	1842	4
	5	detto	1844	4
	10	detto	1845	4
	2	detto	1846	4
I. und II. Classe combinirt	1	detto	1847	4
	6	detto	1848	4
	2	detto	1849	4
	3	detto	1850	4
	1	detto	1853	4
	10	detto	1854	4
	4	Thielemann & Eggena in Kassel	1854	4
	1	Wien-Raab Fabrik in Wien	1841	3
	1	detto	1842	3
	5	detto	1844	4
	6	detto	1845	4
II. Classe	10	W. Noris Gläubiger in Wien	1846	4
	2	Wien-Raab Fabrik in Wien	1849	4
	41	detto	1854	4
	4	Thielemann & Eggena in Kassel	1854	4
	2	J. Spiring in Wien	1855	4
	5	detto	1856	4
II. und III. Classe combinirt	5	Wien-Raab Fabrik in Wien	1847	4
	2	J. Spiring in Wien	1849	4
	2	detto	1855	4
	1	Wien-Raab Fabrik in Wien	1841	4
	30	detto	1841	4
	36	detto	1842	4
	2	detto	1842	3
	5	detto	1843	4
III. Classe	11	detto	1844	4
	15	detto	1845	4
	16	detto	1846	4
	7	detto	1849	4
	9	J. Spiring in Wien	1849	4
	1	Wien-Raab Fabrik in Wien	1850	4
	3	detto	1851	4
	3	detto	1852	4
	4	detto	1854	4

Die Wagen							
sind eingetheilt		wurden erzeugt		haben Achsen			
in	mit der Zahl von Stücken	in der Fabrik	im Jahre				
III. Classe	}	2	Eigene Regie in Laibach	1854	4		
		8	detto in Gratz	1855	4		
		11	J. Spiring in Wien	1856	4		
		5	Eigene Regie in Gratz	1856	4		
Summe . . .	314						
b. Lastwagen.							
Post-Conducteur-Wagen, bezeichnet mit Nr. 1	}	1	Wien-Raaber Fab. (umgearbt. S. $\frac{IV}{2}$) Wien	1846	4		
		3	Wien-Raaber Fabrik in Wien	1847	4		
		3	detto	1848	4		
		1	Eigene Regie in Gratz	1853	4		
		1	detto in Laibach	1853	4		
		1	H. D. Schmid (umgebaut S. $\frac{IV}{2}$) in Wien .	1853	4		
		2	Wien-Raaber Fabrik in Wien	1841	4		
		5	detto	1842	4		
		3	detto	1843	4		
		3	detto	1844	4		
Gepäcks-Conducteur-Wagen, bezeichnet mit Serie 2	}	2	detto	1845	4		
		1	detto	1846	4		
		4	detto	1848	4		
		1	detto	1849	4		
		12	E. Kraft & Sohn in Wien	1853	4		
		9	detto	1854	4		
		4	detto	1855	4		
		1	Eigene Regie	1855	4		
		4	E. Kraft & Sohn in Wien	1856	3		
		15	Wien-Raaber Fabrik in Wien	1841	4		
Grosse gedeckte Lastwagen mit 200 Centner Tragfähigkeit, bezeichnet mit Serie 3	}	13	detto	1842	4		
		12	detto	1843	4		
		24	detto	1844	4		
		88	detto	1845	4		
		83	detto	1846	4		
		79	detto	1847	4		
		57	detto	1849	4		
		12	Eigene Regie in Gratz	1853	4		
		12	detto in Laibach	1853	4		
		125	H. D. Schmid in Wien	1853	4		
Frachtwagen mit Kasten und Plattform zu 150 Centner Tragfähigkeit, bezeichnet mit Serie 4	}	6	Eigene Regie in Gratz	1854	4		
		6	detto in Laibach	1854	4		
		48	J. Spiring in Wien	1854	4		
		45	H. D. Schmid in Wien	1854	4		
		3	Eigene Regie in Gratz	1855	4		
		25	H. D. Schmid in Wien	1855	4		
		Frachtwagen mit Kasten und Plattform zu 180 Centner Tragfähigkeit, bezeichnet mit Serie 5	}	1	Wien-Raaber Fabrik in Wien	1841	3
				5	detto	1843	3
				40	H. D. Schmid in Wien	1856	2
						Verw.-Jahr	

Die Wagen

sind eingetheilt		wurden erzeugt		haben Achsen
in	mit der Zahl von Stücken	in der Fabrik	im Jahre	
Frachtwagen mit Kasten ohne Plattform zu 180 Centner Tragfähigkeit, bezeichnet mit Serie 6	50	J. Spiring in Wien	1856	2
	25	C. Pak in Prag	1856	2
Frachtwagen mit Kasten und Plattform zu 100 Ctr. und weniger Tragfähigkeit, bezeichnet mit Serie 7	73	J. Ringhofer in Prag	1856	2
	40	H. D. Schmid in Wien	1856	2
Frachtwagen mit Kasten ohne Plattform zu 100 Ctr. und weniger Tragfähigkeit, bezeichnet mit Serie 8	14	Wien-Raab Fabrik in Wien	1844	2
	43	detto	1845	2
	4	detto	1846	2
	7	detto	1848	2
	25	detto	1849	2
	6	detto	1844	2
	25	detto	1845	2
Hornviehwagen, bezeichnet mit Serie 9	16	A. Moser in Wien	1849	2
	3	Eigene Regie	1853	2
Borstenviehwagen, bezeichnet mit Serie 10	40	H. D. Schmid in Wien	1854	4
	1	Wien-Raab Fabrik in Wien	1846	4
	1	detto	1848	4
	6	detto	1850	4
	5	detto	1850	4
	1	detto	1851	4
Pferdewagen, bezeichnet mit Serie 12	6	detto	1845	2
	2	Heindörfer in Wien	1846	2
	10	Wien-Raab Fabrik in Wien	1841 } 1842 } 1844 }	2
	16	detto	1841	4
	15	detto	1842	4
	6	detto	1845	4
	6	detto	1848	4
	6	detto	1848	4
	22	detto	1849	4
	12	detto	1851	4
Lowries mit Wänden und Plattform zu 200 Centner Tragfähigkeit, bezeichnet mit Serie 13	12	J. Spiring in Wien	1851	4
	12	Heindörfer in Wien	1851	4
	12	H. D. Schmid in Wien	1851	4
	64	Wien-Raab Fabrik in Wien	1853	4
	1	Eigene Regie	1855	4
Lowries mit Wänden ohne Plattform zu 200 Centner Tragfähigkeit, bezeichnet mit Serie 14	3	Wien-Raab Fabrik in Wien	1841	4
	10	detto	1847	4
	24	H. D. Schmid in Wien	1849	4
Lowries mit Wänden zu 150 Centner Tragfähigkeit, bezeichnet mit Serie 15	3	Wien-Raab Fabrik in Wien	1848	3
Lowries mit Wänden und Plattform zu 100 Centner Tragfähigkeit, bezeichnet mit Serie 16	13	H. D. Schmid in Wien	1856	2
Lowries mit Wänden ohne Plattform zu 180 Ctr. Tragfähigkeit (Equipage- wagen), bezeichnet mit Serie 17	37	detto	1856	2

Anmerkung: Die hier fehlende Serie 11 wurde für zweiachsige kleine Borstenviehwagen reservirt, von welchen jedoch bisher noch keine beigebracht wurden.

Die Wagen				
sind eingetheilt		wurden erzeugt		haben Achsen
in	mit der Zahl von Stücken	in der Fabrik	im Jahre	
Lowries mit Wänden zu 100 Ctr. u. weniger Tragfähigkeit, bezeichnet mit Serie 18	2	Wien-Raab Fabrik in Wien	1841	2
	27	detto	1844	2
	1	detto	1845	2
	30	detto	1850	2
	14	detto	1844	2
	12	detto	1845	2
Lowries ohne Wände zu 100 Ctr. u. weniger Tragfähigkeit, bezeichnet mit Serie 19	6	detto	1846	2
	24	J. Spiring in Wien	1847	2
	12	Wien-Raab Fabrik in Wien	1851	2
	2	Eigene Regie	1855	2
	50	H. D. Schmid in Wien	1855	2
Kohlenwagen zu 180 Ctr. Tragfähigkeit, bezeichnet mit Serie 20	25	J. Sigl in Wien	1856	2
	25	E. Kraft & Sohn in Wien	1856	2
	9	Wien-Raab Fabrik in Wien	1841	2
	13	detto	1842	2
Kohlenwagen zu 100 Ctr. u. weniger Tragfähigkeit, bezeichnet mit Serie 21	1	detto	1843	2
	1	detto	1844	2
	1	detto	1845	2
	1	detto	1846	2
	11	detto	1847	2
	5	detto	1848	2
Langholzwagen zu 100 Ctr. Tragfähigkeit, bezeichnet mit Serie 22	2	detto	1843	4
	1	detto	1848	4
Holzwagen	3	detto	1843	4
Summe . .	1.679			

Auf der östlichen Staatsbahn.

a. Personen-Wagen.				
Salon-Wagen	1	Werkstätte der oberschlesischen Bahn in Breslau, als III. Classe geliefert . . .	1847	3
I. und II. Classe combinirt	1	Werkstätte der obersch. Bahn in Breslau .	1847	2
	2		1847	3
	6		Thielemann, Eggena & Cp. in Kassel . .	1855	3
II. Classe	1	Werkstätte der obersch. Bahn in Breslau .	1847	2
II. und III. Classe combinirt	2	Thielemann, Eggena & Cp. in Kassel . .	1855	3
	2	J. Spiring in Wien	1855	3
	2		1855	3
III. Classe	2	Werkstätte der obersch. Bahn in Breslau .	1847	2
	9		1847	3
	4		Thielemann, Eggena & Cp. in Kassel . .	1855	3
I., II. und III. combinirt	9	J. Spiring in Wien	1855	3
	1	detto als III. Cl. geliefert .	1855	3
Summe . .	42			
b. Lastwagen.				
Passagier-Gepäckswagen S. $\frac{IV}{I}$	6	Werkstätte der obersch. Bahn in Breslau	1847	3
	4	Werkstätte der obersch. Bahn in Breslau, als kleiner Postwagen geliefert . . .	1847	2

