

— 9 —

a.	4 $\frac{1}{2}$ %	Anleihe von 1856 . . . . .	fl.	4000000,	wovon amortifirt fl.	216500
b.	4 $\frac{1}{2}$ %	" " 1860 . . . . .	"	3000000,	" " "	100900
c.	4%	" " 1863/65 . . . . .	"	5000000,	" " "	84250
d.	4 $\frac{1}{2}$ %	" " 1866 . . . . .	"	1800000,	" " "	—
e.	5%	" " 1868 . . . . .	"	7000000,	" " "	—
			Total fl.	20800000,	" " "	401650

wovon fl. 7000000 nur den Neubau angehen.

Von den übrigen fl. 13800000 betreffen fl. 1800000 die Frankfurt-Hanauer Bahn.

Das jährliche Erforderniß für Zins und Amortisation dieser fl. 13800000 ist pro 1869 unverändert fl. 647666, wovon fl. 81000 aus den Erträgen der Frankfurt-Hanauer Bahn (beziehungsweise der der Ludwigsbahn angehörigen Actien derselben) gedeckt werden.

### 3. Anlagekosten.

Nach Ausweis der detaillirt vorliegenden Baurechnungen (Anlage A) betrug Ende 1868 der Bauaufwand für sämtliche, in Betrieb stehenden Linien, ohne Berücksichtigung der Frankfurt-Hanauer Bahn fl. 29509824. 45 $\frac{3}{4}$  fr. und ist demnach gegen den Ende 1867 verausgabt gewesenen Betrag von fl. 29134825. 52 $\frac{1}{4}$  fr. gestiegen um fl. 374998. 53 $\frac{1}{2}$  fr.

welcher Betrag die Restausgaben für die Linie Worms-Alzey, sowie verschiedene Erweiterungen der Stations-Anlagen, ganz besonders aber Anlage von Geleisen (Doppelgeleise) und Vermehrung des Betriebsmaterials betrifft.

Für letzteren Zweck insbesondere wurden seit 3 Jahren fl. 1203604. 27 fr. aufgewendet und zwar, wie die diesjährige Rechnung ausweist, mit gutem Erfolge. Während die Hessische Ludwigsbahn für benutztes Transportmaterial (Achsmeilengelber) im Jahre 1866 ausgeben mußte fl. 47572. 29 $\frac{3}{4}$  fr. und 1867 noch " 39211. 44 $\frac{3}{4}$  " hat sie aus diesem Titel im Jahre 1868 einen Ueberschuß erzielt von " 9044. 30 $\frac{1}{2}$  " Es ergibt sich demnach gegen 1866 und 1867 eine Differenz von fl. 56617 und beziehungsweise fl. 48256, und wenn man hierneben die enorme Verkehrssteigerung, welche stattgefunden, in Rechnung zieht — die ohne Beschaffung neuen Materials die Achsmeilrechnung bedeutend hätte steigern müssen — so erweist sich der gemachte Aufwand als ein sehr nützlicher und rentabler.

Von der Gesamtsumme des Bauaufwands von fl. 29509824. 45 $\frac{3}{4}$  fr. ist der Betrag von fl. 28300000 durch die oben erwähnten Actienbeträge von fl. 16300000 und die älteren Anlehen von fl. 12000000 beschafft. Der Rest wurde aus jeweiligen Betriebsüberschüssen vorläufig gedeckt, welche demalsten im Durchschnitt eine weit höhere Ziffer betragen; zu der definitiven Fundirung würden zunächst etwaige Ueberschüsse zu verwenden sein, welche sich bei dem Bau der Nebenbahn gegen die hierfür aufgebrauchten Mittel ergeben dürften.

Zur Ermittlung der Bahnbaukosten per Meile müssen zunächst von den obigen fl. 29509824. 45 $\frac{3}{4}$  fr. abgesetzt werden diejenigen " 342264. 23 " welche für die noch nicht vollendete Verbindungslinie der Mainz-Frankfurter Bahn mit der Offenbacher und der Hanauer Bahn verausgabt und vorläufig auf Betriebsconto übernommen sind.

Von den alsdann verbleibenden " fl. 29167560. 22 $\frac{3}{4}$  fr. sind amortifirt " 401650. — " und es stehen daher die 29,08 Meilen Bahn (Seite 5), welche obige fl. 29167560. 22 $\frac{3}{4}$  fr. (ca. fl. 1003010 per Meile) gekostet haben, mit " fl. 28765910. 22 $\frac{3}{4}$  fr. oder fl. 989199 per Meile zu Buch. Durch den Zutritt der ihrer Vollendung nahen Nebenbahn wird sich dieser Durchschnittssatz ansehnlich ermäßigen.

Wie im Vorjahre angedeutet wurde, ist nunmehr betreffs der Baurechnung eine Auscheidung des den einzelnen Strecken belasteten Disagios (auf Prioritäten) oder gutgeschriebenen Agios (auf Actien) vorgenommen worden. In Folge davon hat sich zwar nicht die Gesamtsumme, wohl aber der Baukostenbetrag der einzelnen