

Im Jahre 1878 sind 3296 Tonnen Kokes und 145 294 Tonnen Kohlen verbraucht worden.

Die Anwendung von Kokes als Beimischung zur Heizung mit Fettkohlen haben wir in dem bisherigen Verhältnisse beibehalten; sie bewährt sich namentlich sehr gut für die Schnellzugmaschinen, indem sie die Heizarbeit erleichtert und das Qualmen vermindert.

Aus nachstehender Tabelle ist der Brennmaterialien-Verbrauch pro Nutzkilometer, welche die Lokomotiven vor Personenzügen, vor Güter- und Materialzügen und zum Stations-, Brücken- und Zechendienst geleistet haben, im Vergleich mit dem Vorjahre ersichtlich.

Lokomotiven für	Nutzkilometer.		Verbrauch an Kohlen und Kokes getrennt nach ihrem wirklichen Gewichte, pro Nutzkilometer.				Verbrauch an Kohlen und Kokes, nach ihrem wirklichen Gewichte addirt, pro Nutzkilometer.	
	1878.	1879.	1878.		1879.		1878	1879
			Kokes	Kohlen	Kokes	Kohlen		
			Kilogramm.				Kilogramm.	
Personenzüge	4 288 503	4 415 110	0,4	7,7	0,4	7,6	8,1	8,0
Güterzüge, Materialzüge, Stations-, Brücken- und Zechendienst	6 071 400	6 318 407	0,3	18,5	0,3	18,6	18,5	18,9
Total...	10 359 903	10 733 517	0,3	14,0	0,3	14,1	14,3	14,4

Hieraus ergibt sich, daß der Gesamtverbrauch an Brennmaterial bei den Personenzug-Lokomotiven um 0,1 kg geringer, bei den übrigen Lokomotiven um 0,1 kg höher und im ganzen Durchschnitt um 0,1 kg höher pro Lokomotiv-Nutzkilometer gewesen ist, als im Vorjahre, wovon der Grund hauptsächlich in der größeren Belastung der Güterzüge und in der ungünstigen kalten Witterung während der letzten Monate liegen dürfte.

Der Schmiermaterialien-Verbrauch betrug pro Nutzkilometer 0,029 kg, wie im Jahre 1878. Wir hatten bereits in der zweiten Hälfte des Vorjahres das zur Schmierung der Lokomotiven und Tender verwendete Rüböl mit 10 Prozent amerikanischem Mineralöl vermischt. Da dieses Verfahren zu keinen Nachtheilen führte, so steigerten wir den Prozentsatz bis auf 25, womit allmählich sämtliche Lokomotiven geschmiert wurden. Das erzielte Resultat kann als ein recht günstiges bezeichnet werden, denn es wurde durch den niedrigen Preis des amerikanischen Oels gegenüber dem Rüböl eine nicht unbeträchtliche Verminderung der Schmierkosten erzielt. Es betragen nämlich die Kosten für Schmieren und Pusen der Lokomotiven im Jahre 1879 pro Nutzkilometer 4,33 gegenüber den Kosten im Vorjahre pro Nutzkilometer von 4,73, wobei die Kosten des Arbeitslohnes wegen der Mehrleistungen 1879 noch etwas höher waren als 1878. Da sich durchaus keine beachtenswerthen Anzuträglichkeiten bezüglich der Konservierung der Lokomotiven resp. ihrer Theile ergeben hatten, so wurde der schon im Monat September gemachte Versuch, 24 Lokomotiven mit 50 Prozent Mineralölzusatz schmieren zu lassen, im laufenden Jahre auf sämtliche Lokomotiven ausgedehnt, so daß für dieses Jahr ein weiteres Herabgehen der Schmierkosten zu erwarten steht. Nicht unerwähnt wollen wir lassen, daß selbst während der anhaltenden und oft sehr intensiven Kälte des vergangenen Winters kein Uebelstand bei Benutzung der qu. Delnmischung für Lokomotiven eingetreten ist.

Der Reparaturstand war annähernd derselbe wie im Vorjahre, soweit er die Anzahl der Lokomotiven betraf. Der Umfang der Arbeiten war jedoch größer, denn es mußten drei neue Kessel und neun Feuerkasten mehr eingestellt werden; der Bedarf an Radreifen wuchs um 28 Prozent, derjenige der Siederöhre um 20 Prozent gegen das Vorjahr. Der Grund zu diesen Mehrerfordernissen lag hauptsächlich in dem zufälligen Mehrverschleiß der genannten Theile, es trug jedoch auch die vergrößerte Inanspruchnahme bei, entsprechend den Mehrleistungen der Lokomotiven gegen das Vorjahr. Eine Vermehrung der Kosten entstand auch durch den weiteren Umbau von sechs ungetuppelten Personenzug-Lokomotiven in gekuppelte. Eine derselben wurde ganz vollendet, drei andere sind bis Mai dieses Jahres fertig gestellt worden, die übrigen beiden werden im Laufe des Sommers in Betrieb kommen.

Ueber die Kosten der Zugkraft geben die hier beigelegten Tabellen Nachweis. Danach haben sich dieselben zwar im Ganzen höher gestellt als im Vorjahre, pro Nutzkilometer sind sie jedoch gleich geblieben; ein Umstand, der sich bei der Mehrleistung der Lokomotiven hauptsächlich durch eine größere Dekonomie im Brenn- und Schmiermaterial-Verbrauch begründet.