

und es wird daher, sobald der Transport derselben auf der ganzen Eisenbahnstrecke von den Gruben bis an die Donau beginnen wird, die Erzeugung, welche seither wegen Mangel an hinreichenden Transportmitteln beschränkt werden mußte, entsprechend ausgedehnt werden, wozu alle Vorkehrungen bereits getroffen sind. Es wird alsdann nicht nur der eigene Bedarf der Gesellschaft, und zwar zu einem Preise gedeckt werden können, welcher loco Mohacs gestellt, weit unter den Kosten der gegenwärtig in Verbrauch kommenden Kohlen stehen wird, sondern es wird die Gesellschaft dadurch auch in die Lage kommen, ansehnliche Quantitäten zu vortheilhaften Frachten mit ihren Schiffen zu transportiren, welche an fremde Konsumenten abzugeben, und in solcher Weise mehrere der an Brennstoff Mangel leidenden Gegenden Ungarns damit zu so billigen Preisen zu versorgen, daß ein solches Ereigniß nicht verfehlen kann, ebenso in produktiver wie in industrieller Beziehung wesentlich zum Aufschwung des Landes beizutragen.

Von dem Bestreben geleitet, auch in jeder Richtung auf das höchst mögliche Ersparniß im Brennstoffverbrauch hinzuwirken, hat man mit einem von Herrn Belkered in Philadelphia erfundenen, für die k. k. Staaten patentirten feinsten Apparat, welcher an allen Dampffesseln ohne erhebliche Kosten angebracht werden kann, vorläufige Versuche angeestellt. Da dieselben von einem entsprechenden Erfolge begleitet waren, und sich hierbei ein Kohlenersparniß von 20 bis 25 Proz. herausstellte, so hat man mit dem Genannten das Uebereinkommen getroffen, jene Versuche in größerem Maßstabe, nämlich auf 4 Dampfböten während der Dauer von 6 Monaten fortzusetzen, von deren Erfolg es dann abhängen wird, ob es dem Interesse der Gesellschaft zusagt, in Betreff der noch ausgedehnteren Benützung jenes Apparates, oder selbst wegen Ablösung des Erfindungspatentes, ein definitives Abkommen zu treffen.

Der schon am 1. Dezember 1854 begonnene Betrieb der Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn auf der, damals fertig gewordenen Strecke von den Gruben nach Uesög wurde in dem abgelaufenen Jahre regelmäßig fortgesetzt, und später, vorläufig zwar nur zum Transport von Baumaterialien, bis Udyard ausgedehnt. Es wurden in dem abgelaufenen Jahre in 223 Fahrten von den Gruben nach Uesög und in 26 Fahrten von Uesög nach Udyard zusammen 398zugmeilen von der Lokomotive zurückgelegt, und mittelst dieser Fahrten 506,393 Str. Kohlen, 522 Str. Frachtgüter und 84,000 Str. Baumaterialien transportirt. Die Fortsetzung der Bahn von Uesög nach Mohacs wurde in 1856 thätig betrieben und es ist die Vollendung der ganzen Bahn als nahe bevorstehend zu betrachten.

Die in Folge Beschlusses der vorjährigen Generalversammlung zwischen Galatz und Odessa eröffneten Fahrten wurden mittelst des Dampfböten Metternich bis Ende November regelmäßig fortgesetzt, und von dem erwarteten Erfolge begleitet. Die Wichtigkeit dieser Linie für die Gesellschaft liegt darin, daß auf derselben hauptsächlich jene nach Deutschland und dem Westen von Europa bestimmten russischen Produkte zum Transporte gelangen, welche in ihrem weiteren Laufe Donau aufwärts der Gesellschaft auf dem größten Theil der von ihr besetzten Stromstrecke zu Gute kommen. Man hat deshalb, um jenen so wichtigen Verkehr möglichst zu beleben, zwei von den fünf für die untere Donau bestimmten, selbgebaute Schraubenschiffe, „Sulina“ und „Girgovo“ zum Zwecke der Fahrten zwischen Galatz und Odessa für die See ausgerüstet, von welcher Einrichtung der beste Erfolg zu erwarten steht.

Das Remorquiren fremder Fahrzeuge, welches von der Gesellschaft seit dem Jahre 1853 eingeführt worden ist, hat bisher nur auf der Linzer Strecke einige Bedeutung erlangt, und wurde gerade von der Seite nicht in Anspruch genommen, von welcher es ursprünglich angeregt worden ist. Bei Eintritt der nächst bevorstehenden allgemeinen Regelung der Dampfschiffahrts-Verhältnisse auf der Donau, wird es sich darum handeln zu erwägen, ob, bei dem Umstande, als der gegenwärtige Stand der eigenen gesellschaftlichen Betriebsmittel es ihr möglich macht, in allen Richtungen den an sie ergehenden Transportanforderungen vollkommen zu genügen — das weitere Beibehalten jener Einrichtung im Interesse der Gesellschaft liegt.

Was die bevorstehende neue Gestaltung der rechtlichen Grundlage, auf welcher künftighin die Dampfschiffahrts-Verhältnisse auf der Donau beruhen sollen, anbelangt, so kann die Gesellschaft jene Maßregeln, welche auf der Donau und ihren angrenzenden Flußgebieten ein regeres Leben hervorrufen werden, nur mit Freude begrüßen; denn dieselben werden nicht bloß umfassende Stromregulirungen, sondern noch mannigfache andere, dem Handel und der Schifffahrt erforderliche Vorkehrungen und Einrichtungen im Gefolge haben, welche seither zu entbehren, die Gesellschaft sehr hart traf, und ihr nicht unbeträchtliche Kosten verursachte — Anstalten, welche künftighin das Allgemeine treffen, und dann so wie für Alle, auch für die Gesellschaft eine wesentliche Erleichterung ihres Betriebes hervorrufen werden.

Die Einnahmen des Betriebsjahres 1856 haben im Ganzen betragen 7,946,757 fl. C.M.

An Ausgaben wurden hiervon bestritten 6,181,848 „ „  
Verbleiben 1,765,109 fl. C.M.

Singegen wurden statutenmäßig verwendet:

Für Affekuranz und Abschreibungen . . . . . 1,386,826 fl. C.M.  
Ferner beträgt die Verzinsung der Aktien u. Anlehen à 5% 862,394 „ „  
Zusammen . . . . . 2,249,220 fl. C.M.

Es ergibt sich hiernach ein Abgang von . . . . . 484,111 „ „  
und nach Abschlag des vom Jahre 1855 vorgetragenen  
Gewinn-Ueberschusses pro 13,918 fl. ein noch zu bedeckendes

der Ausfall von . . . . . 470,193 fl. C.M.

Nach der Bilanz für 1856 war der Werth der vollendeten und im Bau begriffenen Schiffe sammt Inventar 16,242,003 fl. C.M., der Gebäude 1,546,738 fl. C.M., der Fünfkirchner-Mohaczer Eisenbahn 3,914,323 fl. C.M., der Fünfkirchner Kohlengruben 567,372 fl. C.M., der hölzernen Schiffe 216,690 fl. C.M., der Schiffswerften und Materialien u. 2,241,465 fl. C.M. Es waren vorhanden: 85 vollendete Dampfböten, 2 Baggerfahrzeuge, 11 Propeller, 328 Transportfahrzeuge, 20 eiserne Kohlentender, 11 Kohlenschiffe, 17 Stehfahrzeuge und 15 diverse eiserne Schiffe; ferner im Bau begriffen: 6 Dampfböten, 7 Propeller, 25 Reservetransportfahrzeuge und 1 eiserne Kohlenschiff.

Das Gesellschaftskapital besteht in 24,000,000 Aktien und 2,450,000 fl. C.M. Anlehen.

Der Stand des Pensionsfonds für die gesellschaftlichen Angestellten war zur Zeit des letzten Abschlusses am 30. November 1856 . . 622,059 fl. C.M.

## Beitrag. Inland.

**Preußen.** — In der Generalversammlung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft vom 29. Mai d. J. wurden nachstehende von der Direktion in Uebereinstimmung mit dem Verwaltungsrath gestellte Anträge einstimmig angenommen: 1) Aus den Reinüberschüssen des Jahres 1856 von 443,221 Thlr. den Aktionären eine Dividende von 6¼ Proz. zu gewähren und den Rest von 113,279 Thlr. nach Abzug der Staats- und Kommunalsteuern pro 1856, so wie des dem Donaubau schon durch Beschluß vom 20. Mai v. J. bewilligten Zuschusses pro 1856 mit 2000 Thlr., endlich den statuten- und vertragmäßigen Fünftheile dem Reservefonds zu überweisen; 2) die Direktion zu ermächtigen, im Verein mit dem Verwaltungsrathe einen Beitrag zu dem, in Köln zu errichtenden Denkmale des hochseligen Königs Friedrich Wilhelm III. Majestät zu gewähren und diesen Beitrag im Verhältnisse zu den, von andern anonymen Gesellschaften zu diesem Zwecke bewilligten Summe zu bemessen; 3) auf Grund des §. 75 der Statuten der Direktion eine Fünftheile von 2 Proz. und auf Grund des §. 56 dem Verwaltungsrathe eine Fünftheile von 1 Proz. des Reingewinns zuzuteilen.

**Groß. Hessen.** — Der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn hat in Ausführung der Beschlüsse, welche die Generalversammlung vom 27. April wegen Erbauung einer Eisenbahnbrücke über den Rhein gefaßt hat, beschlossen, bei der groß. Staatsregierung folgende Anträge zu stellen, gegen deren Bewilligung die Ludwigsbahn ohne alle sonstige Staatsunterstützung den Bau der Brücke unternehmen würde: 1) Verlängerung der Konzessionsfrist und des Termins, nach dessen Ablauf die Bahn vom Staate gegen das Durchschnittserträgniß der letzten fünf Jahre übernommen werden kann, um die für die Erneuerung der Brücke erforderliche Zeit. 2) Befreiung während der ganzen Konzessionsdauer der Bahn von allen Steuern, Auslagen und Abgaben, welche nicht in der gegenwärtigen Gesetzgebung bereits begründet sind. 3) Freieste Bewegung der Gesellschaft bei Feststellung der Brückentarife. 4) Zusage einer Konzession, wenn die Gesellschaft sie verlangen wird, zur Erbauung einer Zweigbahn von der Mainzspitze ab in der Richtung nach Frankfurt, beziehungsweise zur Einmündung in die Neckarbahn bei Neu-Isenburg. 5) Verzichtung und gleichzeitige Verpfändung der Ludwigsbahn die der Regierung zugehörigen 1,200,000 fl. Aktien Lit. A binnen eines Termins von zwei Jahren gegen Obligationen der Gesellschaft, beiderseits zum Nominalwerthe auszutauschen.

## Ankündigungen.

### Bekanntmachung.

[32-34]

Bei den Vorarbeiten und dem Bau von Eisenbahnen im Königreich Hannover können noch eine Anzahl Techniker Beschäftigung auf voranschreitend mehrere Jahre gegen angemessene Diäten finden.

Es werden daher Techniker, welche nachweislich die für ihr Fach nöthigen Studien gemacht haben, wo möglich auch schon praktisch bei Vorarbeiten oder dem Bau von Eisenbahnen beschäftigt waren, und denen eine solche Beschäftigung bei den diesseitigen Eisenbahn-Vorarbeiten und Bauten konveniren möchte, aufgefordert, ihre desfallsigen Geschäftsanerbieten, unter Beifügung der entsprechenden Zeugnisse, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Hannover, den 19. Mai 1857.

**H. Hannoversche General-Direktion der Eisenbahnen und  
Telegraphen.**

**Mohn.**