

gehen. Im Jahre 1856 betrug der Zehnte 1500 Thlr. Gefördert wurde auf dem ersten Schachte 95,000 Karren Kohlen. Die Hokenei ist verpachtet. Reingewinn 38,000 Thlr. Vertheilte Dividende pro Aktie 11 1/2 Thlr. = 28,492 Thlr. Der Ueberschuss ist dem nächsten Jahre zugewiesen. Die ursprüngliche Einzahlungssumme pro Aktie ist 21 1/2 Thlr., demnach 53 Proz. Jahresdividende. Der jetzige Preis der Aktie ist 350—60 Thlr.

Der Steinkohlenbau-Verein zu Niederplanitz und Vorderneudorfel. (Himmelsfürst.) Dieser Schacht hat im letzten Jahre keine Förderung erfahren, weil man wegen eines auf dem oberen Flöze entstandenen Brandes, dessen Ursachen zur Zeit nur auf Vermuthungen beruhen, die Förderung einstellen und den Schacht verbühnen mußte.

Der Luga-Niederwürschnitzer Steinkohlenbau-Verein. Das Werk hat drei Schächte in Gang und einen vierten im Bau begriffen. Der Verein hat sein Feld zehntenfrei gekauft, er besitzt 447 Scheffel in einem ungetrennten geschlossenen Ganzen. Das Werk ist im Jahre 1855 mit 340 Mann belegt gewesen, 363,308 Scheffel Kohlen sind gefördert. Der durchschnittliche Verkaufspreis war 7 Rgr. 2.6 pf. pro Scheffel. Die durchschnittlichen Gewinnkosten betragen 3 Rgr. 1.5 pf. pro Scheffel. Die Knappschaftskasse hatte eine Einnahme von 2329 Thlr. und eine Ausgabe von 1016 Thlr.

Der Oberhöndorfer Forst-Steinkohlenbau-Verein. Bis Ende März 1857 hatte man den anzulegenden Schacht 172 Ellen niedergebracht. Areal 56 Scheffel, 2500 Aktien. Der Verein kaufte sein Kohlenfeld zehntenfrei mit 1500, einige Scheffel sogar mit 1900 Thlr. zahlbar in Raten mit Verzinsung. Auf die Aktie ist bis jetzt 65 Thlr. eingezahlt. Noch einzuzahlen sind 5 Thlr.

Der Oberhöndorfer Schaber-Steinkohlenbau-Verein. Bis Ende Februar 1857 hatte man im ersten Schachte eine Teufe von 150, im zweiten eine Teufe von 35 Ellen erreicht. Areal 122 Scheffel, 4315 Aktien. Der Verein kaufte sein Kohlenfeld zehntenfrei mit 2000 Thlr. zahlbar in Raten ohne Zinsen. Auf die Aktie ist bis jetzt 40 Thlr. eingezahlt. Noch einzuzahlen 50 Thlr. Jetzt hat Schacht 1. die Teufe von 248 und der zweite 120 Ellen.

Der Zwickau-Lugauer Steinkohlenbau-Verein. (Neue Fundgrube.) Der Schacht ist zur Zeit 150 Ellen tief. Areal 400 Scheffel, 4000 Aktien. Der Verein kaufte sein Kohlenfeld zehntenfrei mit 150 Thlr. pro Scheffel. Auf die Aktie ist bis jetzt 27 Thlr. eingezahlt. Noch einzuzahlen 23 Thlr.

Der Niederwürschnig-Kirchberger Steinkohlenbau-Verein. 87 Scheffel, drei Schächte. In einer Strecke des Ottoschachtes bei 8 Ellen Teufe ein Flöz von 6 Fuß 6 Zoll ersunken.

Der Zwickau-Oberhöndorfer Steinkohlenbau-Verein. Bis Ende Juni d. J. hatte man den Schacht 52 Ellen niedergebracht. 243 Scheffel Areal, 2000 Aktien. Der Verein kaufte sein zehntenpflichtiges Kohlenfeld für 43—100 Thlr.

Der Steegenschacht bei Niederdorf, unweit Stollberg. 799 Scheffel Areal, hat in seinem Schacht (im Oktober 1857) bei einer Tiefe von 116 Ellen nach Durchsinking des Kohliegenden und des sogenannten grauen Konglomerates die Steinkohlenformation erreicht. Der dunkle Schieferthon, welcher nun schon 6 Ellen durchsunken ist, enthält zahlreiche Abdrücke von Kohlenpflanzen. Es müßte ein ganz regelwidriger und daher unvoranschbarer Fall eintreten, wenn nicht sehr bald ein Kohlenlager erreicht würde. Das ist aber nicht bloß für das spezielle Unternehmen des Steegenschachtes sehr wichtig, sondern für einen größeren Umkreis, da der Steegenschacht der östlich gelegene Schacht dieser Gegend ist, in welchem man ein solches Resultat erreicht hat. Die Ausdehnung der Kohlenlager wird dadurch um eine bedeutende Strecke weiter östlich erwiesen.

Der Granaer Steinkohlen-Auffuchungs-Verein. Dessen Schacht, unweit des Dorfes Grana bei Chemnitz, hatte im Oktober v. J. eine Tiefe von 300 Ellen erreicht. Man hat im November 1857 ein Flöz reiner Pechkohle von 3 Fuß 2 Zoll erschoten. Weitere Flöze werden erwartet.

Der Erlbach-Leipziger Steinkohlenbau-Verein. Besitzt ein Areal von circa 1137 Scheffel, dessen Kaufpreis 170,677 Thlr. beträgt, von denen aber erst 140,677 Thlr. nach Auffinden abbauwürdiger Steinkohle fällig werden. Er teuft einen Schacht mit Hilfe von Dampfmaschine ab, der im Dezember eine Tiefe von 220 Ellen erreicht hatte. Es arbeiten auf dem Werke 88 Mann. (Deutsche Gewerbezeitung.)

### Französische Eisenbahnen.

Am 12. Januar hielt der Ingenieur Locke in der Versammlung des Vereins der Civil-Ingenieure in London einen Vortrag über französische Eisenbahnverhältnisse im Gegenhalt zu den englischen, welchem folgende Bemerkungen von allgemeinerem Interesse entnommen sind. Die wesentlichsten Charakteristiken Merkmale des französischen Systems sind 1) die Bestimmung der Lokalität und Richtung der Hauptlinien durch den Staat, und 2) die Mittel, welche der Staat anwendet, um bei absoluter Kontrolle über die Wahl der Linien deren Ausbau

zu fördern. Die Konzessionsbedingungen sind verschiedentlich geändert, aber das System an sich ist aufrecht erhalten worden und darin besteht der Hauptvortheil von Frankreich gegenüber dem liberaleren Verfahren in England, wo das Prinzip der Konkurrenz nicht bloß zugelassen, sondern sogar mit verderblichen Folgen für die Aktionäre ermuntert wurde. Der Redner gibt hierauf in kurzen Umrissen den Gang an, welcher bei Konzessionirung einer neuen Bahlinie in Frankreich befolgt wird und der von dem Verfahren in England so sehr abweicht. Die zu allen nöthigen Vorbereitungen erforderliche Zeit beträgt 6 bis 12 Monate, und obwohl weilläufig, ist das Verfahren wenig kostspielig und befreit die französischen Gesellschaften von jenem lästigen Aufwand, welchen englische Gesellschaften machen müssen, wenn sie eine Eisenbahnkonzession vom Parlament erwirken und der dann für immer als todttes Gewicht das Unternehmen belastet. Die erste Eisenbahnkonzession in Frankreich wurde erteilt im Jahr 1823 für eine 12 englische Meilen lange Bahn von den Kohlengruben bei St. Etienne nach Andrieux; in 1826 und 1828 wurden weitere Bahnstrecken im selben Distrikt nach Roanne und Lyon; im Jahr 1838 die Bahnen von Straßburg nach Basel, Paris nach Havre, Paris nach Orleans, Lille nach Dünkirchen, an Privatgesellschaften konzessionirt, wegen mangelnder Geldmittel aber zum Theil unausgeführt gelassen. 1842 erschien alsdann das Gesetz, welches den Staat ermächtigte eine Anzahl Bahnen im Unterbau auf Staatskosten zu erbauen und dieselben dann Privatgesellschaften auf eine Anzahl Jahre zum Betrieb zu überlassen, welche den Oberbau herzustellen und die Betriebsmittel anzuschaffen hatten. Dieses Gesetz gab den Eisenbahnunternehmungen einen bedeutenden Impuls und führte denselben fremde Kapitalien zu. Bis 1842 wurden nur 600 englische Meilen konzessionirt, in 1842 allein über 1400 miles. Darunter die Bahnen Paris-Lille-Valenciennes, Rouen-Havre, Paris-Straßburg, Paris-Lyon, Avignon-Marseille, Orleans-Nierzon-Bourges, Orleans-Vorbeaur. Das Gesetz von 1842 wurde später dahin modifizirt, daß statt der Herstellung des Unterbaues durch den Staat den Gesellschaften Subventionen in Geld bewilligt wurden, mit Garantie eines Zinsenminimums und der Erstreckung der Konzessionsdauer auf 99 Jahre. Diesen Unterstützungen und dieser Garantie ist der rasche Aufschwung des Eisenbahnwesens in Frankreich seit 1842 hauptsächlich zuzuschreiben. Folgende Uebersicht zeigt die Fortschritte des Eisenbahnwesens in Frankreich:

Zeit	Privatkapital Pf.St.	Staatsbeitrag Pf.St.	Bahnlänge	
			konzessionirt engl. Meilen	eröffnet engl. Meilen
1823—1842	7,000,000	120,000	550	—
1842—1847	17,000,000	9,280,000	2250	1156
1848—1851	8,000,000	12,000,000	—	—
1852—1854	29,240,000	3,840,000	5770	2900
1855—1856	35,520,000	1,200,000	7030	4060
zur Vollendung erforderlich	96,760,000	26,440,000		
	41,200,000	9,200,000		
	137,960,000	35,640,000		
	173,600,000			

Von den 7030 miles konzessionirter Bahnen ist daher die mile durchschnittlich zu 24,600 Pf.St. veranschlagt, wovon den Gesellschaften 19,600, dem Staat 5000 Pf.St. zufallen.

Ein wichtiges Element in den Finanzen der französischen Bahnen ist das Verhältniß des Aktienkapitals zu den Anlehen, in welcher Beziehung das französische System wesentlich von dem englischen abweicht. Von dem gesammten Gesellschaftskapital der französischen Bahnen Ende 1856 zu 137,960,000 Pf.St. bestanden nur 50,000,000 oder 37 Proz. in Aktien, die übrigen 63 Proz. in Anlehen. Die Wirkung hiervon zeigt sich in dem Betrag der Dividenden, verglichen mit der Verzinsung des Gesamtkapitals; so war

	1841	1847	1854
die Verzinsung des Gesamtkapitals	3.11 Proz.	6.30 Proz.	6.58 Proz.
die Dividende	3.11 "	7.17 "	9.00 "

Da die Anlehen in der Regel zu festen Zinsen kontrahirt sind, so muß den Aktionären Gewinn oder Verlust erwachsen, je nachdem diese Zinsen unter oder über dem Betrag der Verzinsung des Gesamtkapitals stehen. Betrachtet man beispielsweise zwei Bahnen, deren jede 1 Million kostete und wovon die eine 4, die andere 8 Proz. Reinertrag abwirft. Hätte die erstere die Hälfte ihres Anlagekapitals zu 5 Prozent entlehnt, so würde der für das Aktienkapital von 1/2 Million verbleibende Reinertrag von 15,000 Pf.St. nur für eine Dividende von 3 Proz. ausreichen, während unter gleicher Voraussetzung die letztere 55,000 Pf.St. oder 11 Proz. für Dividenden disponibel behielte. Wäre nun bei ersterer Bahn das entlehnte Kapital, wie gewöhnlich in England, nur 1/2, bei letzterer, wie in Frankreich, 2/3 des gesammten Anlagekapitals, so würde in dem einen Fall die Dividende 3 1/2, in dem andern 14 Prozent betragen. In Frankreich nun, wo die Verzinsung des Anlagekapitals größer ist, als der Prozentsatz der Anlehen, kann man annehmen, daß das System der großen Prioritätsschulden einen Dividendenzuwachs von beil. 3 Proz. im Durchschnitt zur Folge hat.

(Schluß folgt.)