

075

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditoren Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

Eisenbahn-Beitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuß. Cour. für den Jahrgang — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Petitzeile. — Adresse: Redaction der Eisenbahn-Beitung" oder: J. B. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

18. Februar 1858.

Nro. 7.

Inhalt. Oesterreichische Eisenbahnen. I. Theiß-Eisenbahn. II. Buschtiehrader Eisenbahn. — Preussische Eisenbahnen. — Die sächsischen Kohlenwerke im großen erzgebirgischen Becken zu Ende des Jahres 1857. — Französische Eisenbahnen. — Zeitung. Inland. Oesterreich. Ausland. Frankreich. — Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Oesterreichische Eisenbahnen.

I. Theiß-Eisenbahn.

In der außerordentlichen Generalversammlung der Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft vom 1. Februar d. J. bildete den Gegenstand der Verhandlung der Bericht über die Mittel und Wege zur Beschaffung des zum Ausbau und zur Inbetriebsetzung der Linien Püspök-Ladany-Großwardein, Szolnok-Brad und Debreczin-Niszkoloz nöthigen Geldbedarfs durch Aufnahme eines Anlehens von 15 Millionen Gulden unter gleichzeitiger Reduktion des Aktienkapitals der Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft von 40 auf 24 Millionen und Einziehung von zwei Fünftel der Aktien. In dem Bericht wird über den bisherigen Fortgang der Unternehmung bemerkt: „Binnen Jahresfrist nach Konstitution der Gesellschaft ist die 20 Meilen lange Strecke Szolnok-Debreczin zur Vollendung gekommen, und dem öffentlichen Verkehr übergeben worden; — der Flügel von Püspök-Ladany nach Großwardein in einer Länge von 9 Meilen geht seiner baldigen Vollendung entgegen; der Stand der Arbeiten in der 19 Meilen langen Strecke Szolnok-Brad läßt ein erfreuliches Fortschreiten des Baues wahrnehmen, und die betriebsfähige Herstellung dieser wichtigen Strecke noch im Laufe dieses Jahres mit Sicherheit erwarten; endlich ist auch der Ausbau der 18 Meilen langen Strecke Debreczin-Niszkoloz in der ersten Hälfte des Jahres 1859 sicher gestellt.“ Zum vollständigen Ausbau und zur Inbetriebsetzung der erwähnten Strecken in einer Gesamtlänge von 46 Meilen weist der mit aller Bedachtsamkeit auf Sparsamkeit entworfene Kostenüberschlag die Summe von beläufig 16 Millionen Gulden nach, welche innerhalb der nächsten 18 Monate verfügbar seyn müssen. Da die Aufbringung dieses Betrags durch Einzahlungen auf die Aktien nicht ohne Schwierigkeiten zu ermöglichen wäre, so wird dieselbe im Wege des Anlehens vorgeschlagen und zwar auf folgende Weise: Es wird von Seite der k. k. priv. österreichischen Kreditanstalt für Handel und Gewerbe ein Darlehen von 15 Mill. Gulden Bankvaluta gewährt, wovon am 1. März 1858 die erste, am 1. Juli 1858 die zweite, und am 1. Oktober 1858 die dritte und letzte Rate von je 5 Mill. Gulden Bankvaluta ausbezahlt, und der jeweilig noch rückständige Betrag an dem Darlehenskapitale und beziehungsweise an der einzelnen hiervon gebührenden Quote von der darleihenden Kreditanstalt mit fünf von Hundert verzinst werden soll. Die Tilgung dieses Darlehens hätte in auf sechs und sechzig Jahre vertheilten Jahresbeträgen, nämlich in Annuitäten zu geschähen, welche bis zum Jahre 1860 jährlich 5 Proz. des erhaltenen Darlehenskapitals, d. i. 750,000 fl., vom Jahre 1860 an aber jährlich 5 1/2 Proz. des schuldigen Darlehenskapitals, d. i. 780,000 fl. betragen; durch die in 132 halbjährigen Annuitäten geschähe Zahlung würde das Darlehenskapital sammt den 5 Proz. Zinsen vollständig getilgt seyn, dergestalt, daß nach Ablauf der auf 66 Jahre vertheilten 132 halbjährigen Annuitäten die k. k. priv. österreichische Kreditanstalt für Handel und Gewerbe an die Gesellschaft keinen wie immer gearteten Anspruch aus dem von ihr gewährten Darlehen zu stellen haben soll. Da indessen laut der Konzessionsurkunde der Gesellschaft die Kontrahierung von Prioritätsanlehen nur nach erfolgter Einzahlung von 50 Proz. des Aktienkapitals gestattet ist, so soll das gegenwärtige Kapital im Verhältniß von 5 zu 3 verringert, jedem Besitzer von 5 Aktien auf welche 30 Proz. eingezahlt sind, 3 dieser Aktien als mit 50 Proz. eingezahlt bestätigt, die anderen 2 Aktien aber eingezogen werden. An dem Lotterieanlehen, welches die Kreditanstalt auf Grundlage des mit ihr abzuschließenden Darlehens zu fundiren und auszuführen beabsichtigt, kann sich jeder Besitzer von 5 Aktien mit 2 Loose à 100 fl. betheiligen, ohne Unterschied, ob derselbe auf die freigestellte Konvertierung seiner Aktien eingegangen ist oder es vorzieht, seine Aktie zu behalten und weitere 20 Proz. darauf einzuzahlen. — Der Antrag, die Aufnahme eines Anlehens von 15 Millionen Gulden unter den vorgeschlagenen Modalitäten zu genehmigen und den Verwal-

tungsrath zu ermächtigen die zum endgültigen Abschluß des Geschäftes erforderlichen ferneren Schritte einzuleiten, wurde von der Generalversammlung einstimmig angenommen.

II. Buschtiehrader Eisenbahn.

Dem Jahresbericht für die am 27. Januar d. J. abgehaltene fünfte Generalversammlung der k. k. priv. Buschtiehrader Eisenbahn-Gesellschaft entnehmen wir Nachstehendes:

In der dritten Generalversammlung war der Beschluß gefaßt worden, daß die Verbindung der Buschtiehrader Eisenbahn mit Wehybka und weiter zu den Eisenerzgruben bei Rutschig und Horschelitz mittelst eines Schienenweges noch zu verschieben sei, bis sich die Nothwendigkeit und Rentabilität herausstellen wird. Nun hat sich aber inzwischen die Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft konstituiert, welche zu den in Kladno bestehenden zwei Eisenschmelz-Hochöfen die rasche Anlage von weiteren vier Hochöfen mit den nöthigen Erfordernissen, und gleichzeitig auf bergesehliches Recht gestützt, auch die Herstellung einer Eisenbahn mittelst Lokomotivbetrieb vom Kladnoer Eisenwerke zu den Eisenerzgruben bei Rutschig und Horschelitz betheiligte. Nachdem angebahnte Verhandlungen, diese Verbindungs- und Grzbahn von Seite der Buschtiehrader Eisenbahn-Gesellschaft herzustellen, nicht zum gewünschten Ziele geführt haben, wurde als vortheilhaft erkannt, vorläufig an diese Bahn der Eisen-Industrie-Gesellschaft die Lokomotivbahn bei Kladno anzuschließen und die Station Wehybka mit einem 464 Klafter langen Bahnflügel und 490 Klafter langen Ausweichgeleisen zu verbinden. Mit der Herstellung dieser Verbindung nach Wehybka wurde ein geregelter und unabhängiger Kohlentransport nach Prag in der Art erzielt, daß, je nachdem es dem Interesse des Unternehmens entspricht, dieser entweder über Wehybka oder Kralup geleitet werden könne. Für die Gfektuirung der vorangeführten Neubauten und für die Beschaffung von Fahrnisse sind im verfloffenen Jahre 174,932 fl. verausgabt worden, und demnach beziffert sich die Gesamtanlage-Kostensumme der Lokomotivbahn auf 1,940,635 fl., die der Pferdebahn auf 389,689 fl. Die Lokomotivbahn sammt den aus 4 Lokomotiven, 80 Kohlen- und 3 Personenzugwagen bestehenden Fahrnissen gleichwie auch die Pferdebahn befanden sich in vollkommen betriebsfähigem Zustande.

Der Pferdebahn-Betrieb ergab im abgelaufenen Jahre ein Frachtquantum von 887,555 Ztr. gegen 1,028,759 Ztr. im Vorjahr.

| | |
|---------------------|------------|
| Die Einnahmen waren | 96,694 fl. |
| Die Ausgaben | 63,033 „ |
| Der Reinertrag | 33,661 fl. |

Bei dieser Bahn haben also die Auslagen 65.2 Proz. von der Brutto-Einnahme betragen, was für eine Pferdebahn als ein sehr befriedigendes Resultat erscheint.

Bei der Lokomotivbahn war das beförderte Frachtquantum 2,759,452 1/2 Ztr., 158,254 1/2 Ztr. mehr als im Vorjahr. Von den Frachten, die nach Kralup befördert worden sind, übergingen 1,890,940 Ztr. auf die Staatsbahn.

Der Personen-Verkehr hat sich im abgelaufenen Jahre etwas vermehrt, indem im Ganzen 12,148 Personen (228 in erster, 3874 in zweiter und 8046 in dritter Klasse) befördert worden sind.

| | |
|--|-------------|
| Die Einnahmen des Lokomotivbahn-Betriebes haben betragen | 256,563 fl. |
| Die Ausgaben | 106,254 „ |
| Somit der Reinertrag | 150,308 fl. |

Die Auslagen machten also 41.4 Proz. der Einnahmen aus.

| | |
|------------------------------------|-------------------------|
| Von den Auslagen entfallen auf die | |
| Allgemeine Verwaltung, Steuern u. | 20,274 fl. = 19.0 Proz. |
| Bahnverwaltung | 29,097 „ = 27.4 „ |
| Transportverwaltung | 56,883 „ = 53.6 „ |

Werden die Betriebs-Erträgnisse beider Bahnen mit den bei der Zentral-Kasse erzielten Gecompte-Interessen zusammengesetzt, so stellt sich das in diesem Jahre erzielte Gesamterträgniß der Buschtiehrader Bahn-Unternehmung mit

193,287 fl. heraus, wodurch sich das Aktienkapital pro 2,400,000 fl. mit 8.05 Proz. verzinst. Davon wird der Betrag von 192,000 fl., d. i. 8 Proz. des Aktienkapitals, gleich wie im Betriebsjahre 1856 auf die Interessen und Dividenden-Vertheilung verwendet.

Preussische Eisenbahnen.

Eine Verfügung des preussischen Handelsministers vom 27. Januar 1858, die Bildung und Verwaltung von Reserve- resp. Erneuerungsfonds bei den Eisenbahnen betreffend, lautet:

„Dem K. Eisenbahn-Kommissariat habe ich mittelst der abschriftlich anliegenden Verfügung vom 25. Januar v. J. das Gutachten mitgetheilt, welches wegen Bildung und Verwaltung der Reserve- und Erneuerungsfonds bei Gelegenheit der Verhandlungen über den Bau einer Eisenbahn von N. nach N. in dem technischen Bureau meines Ministeriums ausgearbeitet worden ist. Nach Inhalt der hierüber erstatteten Berichte der K. Eisenbahn-Kommissariate und K. Eisenbahn-Direktionen stellt sich als angemessen heraus, einstweilen, bis im Laufe der Zeit bezüglich weitere Erfahrungen gemacht sein werden, auch für die bereits bestehenden Unternehmungen die in jenem Gutachten aufgestellten Grundsätze und Vorschläge mit der Maßgabe in Anwendung zu bringen, daß 1) so weit bei einer Eisenbahn größere Brücken mit hölzernem Oberbau oder sonstige größere Bauwerke vorkommen, deren periodische Erneuerung einen, nicht wohl aus der laufenden Betriebseinnahme zu bestreitenden Kostenaufwand in Anspruch nimmt, auch hierfür noch ein entsprechender Beitrag alljährlich zurückgelegt wird; 2) bei den Bahnen, bei welchen nach den hier aufgestellten Grundsätzen die Rücklagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds seither zu schwach bemessen sind, zur Ausgleichung des dadurch entstandenen Defizits die Rücklagen pro 1857 und die nächstfolgenden 3 bis 5 Jahre angemessen erhöht werden; 3) für die Bahnen, in Betreff welcher dargethan werden kann, daß die Schienen, Schwellen und Betriebsmittel, sey es wegen Vorzüglichkeit ihrer Qualität oder wegen ihrer durch den geringeren Umfang der Bahnfrequenz und bei den Schienen insbesondere auch durch das Vorhandenseyn eines Doppelgleises bedingten schwächeren Abnutzung eine über die Annahmen des in Rede stehenden Gutachtens hinausgehende durchschnittliche Dauer zu erwarten haben, die hierfür zurückzulegenden Beträge eine verhältnismäßige Verminderung erleiden dürfen, und daß 4) die Rücklage zum Reservefonds für durch Unglücksfälle oder sonstige außergewöhnliche Umstände veranlaßte Ausgaben auf $\frac{1}{10}$ Proz. des Anlagekapitals beschränkt werden darf für alle diejenigen Betriebsjahre, in welchen im Durchschnitt der letzten fünf Jahre die diesfallige Ausgabe des Reservefonds sich nicht höher berechnet.“

„In den Statuten der meisten Eisenbahn-Gesellschaften wird allerdings die Bildung eines Erneuerungsfonds nicht ausdrücklich vorgesehen, auch darin für den Reservefonds, welcher nach der frühern Ausdrucksweise den Erneuerungsfonds mit in sich begreift, ein Beitrags-Maximum bestimmt, welches häufig den aus den laufenden Betriebs-Einnahmen nicht bestreitenden durchschnittlichen Jahresbedarf für die Erneuerungen der Bahn nebst Zubehör, mithin die Höhe des dabei vorgekommenen Verschleißes nicht erreicht. Es unterliegt jedoch keinem Bedenken, daß auch diese Gesellschaften sich den für die Zwecke der Erneuerungen nöthigen höheren Rücklagen nicht entziehen können, indem nur der nach Abrechnung des stattgefundenen Verschleißes verbleibende Theil des Betriebs-Uberschusses den Reinertrag einer Eisenbahn ausmacht, die Verwaltungen der Gesellschaften aber nie mehr als den wirklich erzielten Reinertrag als Dividende an die Aktionäre vertheilen dürfen. Die Nachhaltigkeit sowohl auf Stamm-Aktien, als auch der Mittel zur Zahlung der Zinsen für die Anleihen und zur gehörigen Instandhaltung der Eisenbahn und ihrer Betriebsmittel ist wesentlich dadurch bedingt, daß das Unternehmen bei unverminderter Werthe erhalten und zu diesem Zwecke alljährlich mindestens der Betrag des stattgefundenen Verschleißes aus den laufenden Betriebseinnahmen verwendet, resp. so weit die sofortige Verwendung nicht thunlich, zurückgelegt wird. Bei mehreren Gesellschaften ist seither eine solche, in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse liegende Fürsorge für die Nachhaltigkeit ihrer Mittel nicht immer genügend bethätigt worden. Die vorgekommenen Unterlassungen mögen zum Theil darin Entschuldigung finden, daß erst in neueren Jahren zur richtigeren Beurtheilung der Höhe des jährlichen Verschleißes, resp. des durchschnittlichen Erneuerungsbedarfs bessere Erfahrungen gesammelt sind. Nachdem aber nunmehr in den oben festgestellten Grundsätzen aus den gemachten Erfahrungen abgeleitete, feste Anhaltspunkte gewonnen sind, darf nicht weiter Anstand genommen werden, auf deren gehörige Beachtung bei allen Gesellschaften gleichmäßig zu halten. Das K. Eisenbahn-Kommissariat hat daher den seiner Aufsicht untergeordneten Direktionen aufzugeben, die Höhe des Beitrags zum Reserve- und Erneuerungsfonds nach den in dieser Verfügung genehmigten Prinzipien zu bemessen, und darüber, daß dieses gehörig geschehen, stets einen speziellen Nachweis vorzulegen, auch meine Genehmigung desselben vorher abzuwarten, bevor für das betreffende Betriebsjahr, mithin zunächst pro 1857 mit der Bestimmung und Auszahlung einer Dividende vorgegangen werde.“

Die von den Eisenbahn-Direktionen aufzustellenden Nachweise über die Höhe des Beitrags zum Reserve- und Erneuerungsfonds sind vor Einsetzung an mich von dem K. Eisenbahn-Kommissariat durch Vergleichung mit den Büchern der Gesellschaft festzustellen. Diese Prüfung wie auch die Aufstellung der betreffenden Nachweise wird erleichtert, wenn bei den einzelnen Gesellschaften nach Maßgabe des in Rede stehenden, in dem technischen Bureau meines Ministeriums ausgearbeiteten Gutachtens für die Erneuerung der Schwellen, Schienen und Betriebsmittel ein getrennter Fonds gebildet und besondere Rechnung dergestalt geführt wird, daß die laufende Betriebsrechnung von allen Ausgaben für die bei diesen Gegenständen stattfindende Erneuerung ganz entlastet wird. So lange dieses nicht der Fall, bleibt nur übrig, Behufs Berechnung der Höhe der Rücklage für die Erneuerung, die aus den laufenden Betriebs-Einnahmen bestreitenden Ausgaben besonders zusammenzustellen und demnach auf den durchschnittlichen Jahresbedarf in Abrechnung zu bringen.“

Das in dieser Verfügung angezogene Gutachten des technischen Bureaus resumirt seine Darlegung in folgenden Bestimmungen über den Reserve- resp. Erneuerungsfonds, welche in die Statuten aufzunehmen sind:

1) „In dem Anlagekapitale gehört auch die auf $1\frac{1}{2}$ Proz. desselben zu bemessende und nach Ablauf der Bauzeit zu bewirkende Rücklage zu einem Reservefonds, aus welchem außergewöhnliche, als: durch Unglücksfälle beim Betriebe, Naturereignisse, Wasser- und Feuererthe entstanden Ausgaben zu bestreiten sind. Sofern die Zinsen des Reservefonds zur Deckung dieser Ausgaben nicht hinreichen und das Grundkapital desselben selbst angegriffen werden muß, sind die Jahresbeträge der Betriebs-Erträge bis zur Höhe von $\frac{1}{4}$ Proz. des Anlagekapitals, und zwar in jedem Falle so lange dazu heranzuziehen, bis die Höhe jenes Grundkapitals wieder erreicht ist. Dagegen kommen etwaige Zinsüberschüsse des Reservefonds dem Erneuerungsfonds zu Gute.“

2) „Sodann werden zur Bestreitung der Kosten für Erneuerung der Schwellen und Schienen des Oberbaues, so wie sämtlicher Betriebsmittel während der ersten 10 Betriebsjahre 3 Proz. von den Anlagekosten des Oberbaues und 5 Proz. von den Beschaffungskosten der Betriebsmittel, jedoch abzüglich etwaiger Einlagen aus dem Reservefonds, zur Bildung eines Fonds vorweg genommen, in welchen auch der Erlös aus der Verwerthung solcher Materialien zu legen ist, für deren Neubeschaffung dieser Fonds die Mittel zu gewähren hat. Nach Ablauf der ersten 10 Betriebsjahre sind jene Prozentsätze einer von 5 zu 5 Jahren zu wiederholenden Revision zu unterwerfen und danach eventuell anderweit festzusetzen. Der Erneuerungsfonds darf den Betrag von 25 Proz. der Gesamtausgabe für Anlage des Oberbaues und Beschaffung der Betriebsmittel nicht überschreiten.“

Die Verwaltung und Verwendung sowohl des Reserve- als des Erneuerungsfonds wird durch ein Regulativ festgesetzt, welches eben so wie die etwaige anderweite Normirung der Prozentsätze für die Rücklagen zum Erneuerungsfonds nach den vorbezeichneten periodischen Revisionen, der Prüfung und Genehmigung Seitens der Staatsverwaltung unterliegt.“

Die sächsischen Kohlenwerke im großen erzgebirgischen Becken zu Ende des Jahres 1857.

Der Zwickauer Steinkohlenbau-Verein. (Vereinsglück.) Besitzt drei Schächte, wovon zwei in Förderung und der dritte im Bau sich befinden. Die Stadt Zwickau hat das Areal an 400 Scheffeln außer einigen kleinen Parzellen abgetreten, sie bezieht deshalb den zehnten Karren, welcher kontraktlich in Geld und zwar nach dem durchschnittlichen Verkaufspreise der Kohlen alljährlich abzuführen ist. Im Geschäftsjahre 1856 betrug der Zehnte 17,300 Thlr. Gefördert wurden 159,000 Karren Kohle und 800 Karren Eisenstein. Fabrizirt wurden 23,000 Ztr. Gofes und 5600 Ztr. Sinter. Die Versendung auf der dem Werke gehörenden Eisenbahn betrug 12,700 Wagenladungen (Lowrid). Reingewinn 54,000 Thlr. Vertheilte Dividende pro Aktie 16 Thlr. = 40,000 Thlr. bei 2500 Aktien. Die ursprüngliche Einzahlungssumme der Aktie ist 46 Thlr., demnach 35 Proz. Dividende im Jahre 1857. Der jetzige Preis der Aktie ist 350—60 Thlr.

Der erzgebirgische Steinkohlenbau-Verein. Besitzt drei Schächte, wovon zwei in Förderung, der dritte im Bau sind. Den Zehnten beziehen von dem, dem Vereine gehörenden Areal an 800 Scheffeln mehrere Ortschaften in Geld nach dem durchschnittlichen Verkaufspreise. Gefördert wurden im Jahre 1856 . . 196,000 Karren Kohlen. Fabrizirt wurden 105,000 Ztr. Gofes und 24,700 Ztr. Sinter. Die Versendung auf den beiden eigenen Eisenbahnen betrug 14,200 Wagenladungen. Reingewinn 68,400 Thlr. Vertheilte Dividende pro Aktie 18 Thlr. = 43,000 Thlr. bei 2400 Stück Aktien. Die ursprüngliche Einzahlungssumme pro Aktie ist 100 Thlr., demnach 18 Proz. Jahresdividende. Der jetzige Preis ist 350—60 Thlr.

Die Bürgergewerkschaft zu Zwickau. Hat zwei Schächte, wovon der zweite erst seit kurzem im Betriebe ist. Der Zehnte ist von dem, dem Vereine gehörenden 863 Scheffeln Areal nur von wenigen Scheffeln abzu-

gehen. Im Jahre 1856 betrug der Zehnte 1500 Thlr. Gefördert wurde auf dem ersten Schachte 95,000 Karren Kohlen. Die Hokerie 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 Gewinnungskosten betragen 3 Rgr. 1.5 pf. pro Scheffel. Die Knappschaftskasse hatte eine Einnahme von 2329 Thlr. und eine Ausgabe von 1016 Thlr.

Der Oberhöhdorfer 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 Oberhöhdorfer 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-Oberhöhdorfer 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 durchsunkt 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 Gränaer Steinkohlen-Aussuchungs-Verein. Dessen Schacht, unweit des Dorfes Gräna 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 charakteristischen 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 ertheilt 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-Orbeaur. 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.)

Beitung.

Inland.

Oesterreich. — In der am 8. Februar in Wien stattgefundenen außerord. Generalversammlung der Pardubitz-Reichenberger Eisenbahngesellschaft wurde mitgeteilt, daß der Unter- und Oberbau der 21 Meilen langen Strecke von Pardubitz nach Reichenberg den Mitgründern dieser Gesellschaft, Herren Ad. Lanner und Klein, um eine Pauschalsumme von 9,180,000 fl. und die Zweigbahn von Josephstadt nach Schwadonitz um die Summe von 1,700,000 fl. übergeben, hierauf der Bau selbst an den beiden Enden der Bahn, in Pardubitz den 22. September, in Reichenberg den 23. Oktober 1856 begonnen wurde. Die Strecke von Pardubitz bis Josephstadt (5 Meilen) konnte bereits den 4. November 1857 eröffnet werden, weitere 5 1/2 Meilen, bis Falgendorf können mit Ende Mai l. J. für den öffentlichen Verkehr fertig seyn. Vom Aktienkapital sind 70 Proz. eingezahlt, nachdem indessen durch die rasch auf einander folgenden Einzahlungen der Aktienwerth stark gedrückt wurde, glaubte der Verwaltungsrath den Aktionären eine Erholung dadurch zu verschaffen, daß er den jüngsten Bedarf von 1 Million Gulden durch Vorschüsse deckte, welche die österreichische Kredit-Anstalt mit dem Antrage eines Anlehens von 3 Mill. Gulden zu leisten sich bewogen fand. Die Bedingungen dieses Anlehens sind dieselben wie bei den Theiß- und West-Eisenbahnen, nur daß die Pardubitzer Bahn von der Kredit-Anstalt diese drei Millionen erst dann in Anspruch nehmen kann, wenn das Aktienkapital voll eingezahlt seyn wird, auch die Aktionäre nicht, wie bei der Theiß- und Westbahn der Fall ist, an der Lotterieprioritäts-Anleihe durch Ueberlassung einer Anzahl Loose zum Parikurs theilhaftig werden. Es wurden hierauf folgende Anträge auf Aenderung der Konzessionsurkunde und der Statuten einstimmig zum Beschluß erhoben: 1) Daß die Zinsengarantie des Staates, welche nach §. 54 der Statuten für die zu amortisirenden Aktien aufhört, bis an das Ende der Konzessionsjahre in der ganzen Ausdehnung verbleibe, weil die zur Amortisation bestimmten 2/3 Proz. nur dann das Aktienkapital tilgen können, wenn sie während der 90 Jahre unausgesetzt im Tilgungsfonds gesammelt und verzinst werden. 2) Daß bei dem Bau von Verbindungs- und Zweigbahnen das Vorrecht dieser Gesellschaft bei gleichen Bedingungen gewahrt und hiernach der §. 10 der Konzessionsurkunde abgeändert werde. 3) Daß für den Fall der nach 30 Jahren vorbehaltenen Einlösung der ganzen Bahn durch den Staat zur Bestimmung des Einlösungspreises jedenfalls ein Durchschnittsbetrag als Basis dienen möge, dessen Jahresrente nicht weniger als 5 1/2 Proz. vom ganzen Aktienkapital beträgt. Diese Anträge wurden einstimmig angenommen.

— In der am 7. Februar abgehaltenen Generalversammlung der k. k. Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft wurden folgende Anträge einstimmig genehmigt: 1) daß jener Theil der Statuten, welcher den Bergbaubetrieb zum Gegenstande hat, gänzlich fallen gelassen werde und die Thätigkeit der Gesellschaft sich weiter nur noch auf den Ausbau und Betrieb der Eisenbahn beschränke, und 2) daß der Verwaltungsrath ermächtigt werde, das Aktienkapital von 3 Mill. Gulden auf 2 Millionen zu reduzieren, da das eine Drittel der ursprünglich gezeichneten Aktien als zahlungsunfähig zu betrachten sei. Die ausfallende Million soll durch eine Prioritäts-Anleihe ersetzt werden und habe sich die österreichische Kredit-Anstalt bereit erklärt, diese Obligationen dem Bedarf entsprechend bis zur Ausschöpfung der ganzen Million mit 85 Proz. gegen laufende 5 Proz. Zinsen zu belegen. Der Verwaltungsrath wurde weiter ermächtigt, die nöthigen Schritte einzuleiten, um mit dem Teplitz-Bilin-Karlsbader Comité zur Herstellung einer Bahn in der Richtung nach Karlsbad und Schwarzenberg eine Fusion zu erzielen.

— Die Generalversammlung der Aktionäre der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd hat beschlossen, daß der am 26. September 1855 gefaßte Beschluß in Betreff der Vermehrung des Aktienkapitals um 3 Millionen und der Ausgabe von 2 Mill. Gulden Prioritäts-Obligationen der Art ratifiziert werde, daß es zwar bei der Vermehrung des Aktienkapitals um 3 Mill. Gulden sein Verbleiben habe, und daß folglich, sobald der Kursstand es gestattet, zur Begebung der bereits ausgestellten neuen Aktien (auf keinen Fall unter Paris) geschritten werden soll, daß aber an die Stelle der beschlossenen Ausgabe neuer Prioritäts-Obligationen im Betrage von 2 Mill. Gulden das vom Verwaltungsrathe beantragte, mit dem Lotterielehen der Kreditanstalt zu verschmelzende Anlehen von 6 Millionen treten solle.

Ausland.

Frankreich. — Auf der Station Nanterre der Paris-St. Germain Bahn haben kürzlich in Gegenwart einer Kommission Versuche stattgefunden mit einer Art selbstwirkender Signalvorrichtung, deren Zweck ist, herannahenden Zügen die Anwesenheit eines Bahnzugs auf der Station anzuzeigen. Es sind zu letzterem Zwecke auf allen französischen Bahnstationen Signalscheiben an jeder Seite der

selben und in einiger Entfernung von deren Enden so angebracht, daß sie dem ankommenden Zug die rechte Seite zusehen, wenn derselbe anhalten soll, und die weiße, wenn die Station für die Passage frei ist. Die Drehung der Scheiben geschieht mit der Hand mittelst eines Drahtzugs durch den hierzu aufgestellten Wärter. Die auf der St. Germain Bahn versuchsweise angebrachte Vorrichtung soll nun den Wärter entbehrlich machen, indem die bei einem Bahnhof ankommende Lokomotive von selbst die Signalscheibe drehen macht, so daß sie einer nachkommenden das Anhalten vorschreibt, während die Scheibe später, wenn die Bahn frei geworden, wieder ebenfalls von selbst auf den normalen Stand zurückgeht. So viel aus der Beschreibung des von einem Herrn Baranowski erfundenen Apparats hervorgeht, kommt dabei eine Pumpe mit Quecksilber und einem beschwerten Kolben in Spiel, der Art, daß durch das Anstoßen des Spurkranzes der Lokomotivräder an ein Leitholz der Kolben gehoben und dabei die Scheibe gedreht wird, worauf der Kolben sehr langsam wieder sinkt und während des Sinkens die Scheibe gedreht läßt, bis sie, wenn der Kolben unten, ihren früheren Stand wieder einnimmt (es mag dies eine ähnliche Vorrichtung seyn wie der „Aatarakt“ bei den Cornwallischen Wasserhebedmaschinen). Bei dem eingangs erwähnten Versuch setzte eine mit 80 Kilometer Geschwindigkeit passierende Lokomotive den Apparat in Bewegung, und die Scheibe gab 10 Minuten lang das Haltsignal, eine für alle Fälle ausreichende Zeit.

Personal-Nachrichten.

Oesterreich. — Der k. k. Obertelegraphist Ed. Hinterholzer hat den osmanischen Medschids-Orden 4. Klasse erhalten.

Bayern. — Der Professor der General-Direktion der Verkehrsanstalten Fr. Petri hat das Ritterkreuz 1. Klasse des Anhaltischen Gesamt-Haundordens Albrecht des Bären erhalten.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

| | K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (153 1/2 Meilen.) | | | |
|-----------------------|---|----------------|-----------------------|-------------------|
| | Personen. Zahl. | Güter. Ztr. | Einnahme. fl. G.M. | 1857. fl. G.M. |
| 29. Jan. bis 4. Febr. | 25,488 | 501,983 | 217,158 | 183,419 |
| bis 4. Febr. 1858 | 135,748 | 2,591,360 | 1,154,266 | 906,214 |

Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Monat Januar 1858.
(Länge sämtlicher Betriebsstrecken 70 Meilen.)

| | Personen. | Zentner. | Einnahmen. |
|---|-----------|-----------|------------------|
| Wien, Döbriehcim, Stockerau, Marchegg Brünn, Olmütz, Troppau und Bielig) | 89,991 | 1,478,272 | 767,071 fl. G.M. |
| 1. bis incl. 31. Jan. 1857 | 89,163 | 1,239,797 | 755,962 „ „ |
| (Regietransporte ohne Frachtbetrag im Jan. 1858) | 130,000 | Ztr. | |

Magdeburg-Wittenberge. — Monat Januar 1858.

| | |
|--------------------------------------|--------------|
| 8,788 Personen, Einnahme | 5,898 Thlr. |
| 139,601.1 Ztr. Güter „ | 14,834 „ |
| Außerordentliche Einnahmen | 808 „ |
| Summa | 21,540 Thlr. |

gegen 8,493 Personen, 190,044.0 Ztr. Güter und 25,342 Thlr. Einnahmen im Januar 1857.

Bübeck-Büchen. — Monat Januar 1858.

| | |
|---|-------------|
| 6,894 Personen (incl. Gepäck) | 3,227 Thlr. |
| 73,023 Ztr. Güter; Vieh und Equipagen | 4,492 „ |
| Summa | 7,719 Thlr. |

gegen 6,884 Personen, 68,960 Ztr. Güter und 7,619 Thlr. im Januar 1857.
Mithin 1858 mehr 100 Thlr.

Ankündigungen.

[8-10] Ein Maschinen-Ingenieur, der die polytechnische Schule in Hannover besucht, darauf praktisch gearbeitet, auf Eisenbahn-Büreaus beschäftigt gewesen, die Erbauung und Einrichtung einer Eisengießerei und Maschinenfabrik geleitet, jetzt derselben als technischer Dirigent vorsteht, und sowohl gute Zeugnisse als Empfehlungen beibringen kann, sucht ein anderes Emplacement. Briefe mit der Chiffre W. B. in L. befördert die Expedition dieser Zeitung.

[11] Bei Ferdinand Enke in Erlangen ist erschienen und durch alle Buchhandlungen des In- und Auslandes zu beziehen:

Beschoner, J. H., das deutsche Eisenbahnrecht mit besonderer Berücksichtigung des Aktien- und Expropriationsrechtes. 1858. gr. 8. 1 Thlr. 22 Sgr. oder 3 fl.