

neue Poststellen, nämlich 10 Postämter, 44 Postexpeditionen und 16 Postablagen errichtet worden, so daß der dermalige Stand der Poststellen 194 beträgt. Nach den statistischen Aufzeichnungen der Poststellen belauft sich im Verwaltungsjahr 1856-57 die Aufgabe an Briefen aller Art auf 7,453,665 Stück, an Fahrpoststücken auf 2,029,400 Stück, der Einlauf an Briefen auf 6,857,985 Stück, an Fahrpoststücken auf 1,838,505 Stück; an Zeitungen wurden versendet 25,228 Exemplare, bezogen 28,302 Exemplare; endlich sind auf den württembergischen Posten 206,740 Personen im Verwaltungsjahr 1856-57 befördert worden.

Oesterreich. — In der am 28. April abgehaltenen zweiten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Theißbahn wurde mitgeteilt, daß seit der im März v. J. abgehaltenen ersten Generalversammlung zwei Linien: Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladany-Großwardein in einer Länge von 24 Meilen dem öffentlichen Verkehre übergeben worden sind. Die Linie Szolnok-Brad in einer Länge von 20 Meilen wird noch im Laufe des heutigen Jahres, die Linie Debreczin-Miskolcz in der ersten Hälfte des Jahres 1859 eröffnet werden. Der Betrieb der Gzeleg-Debrecziner Linie weist während der Periode vom 24. Nov. 1857, als dem Tage der Eröffnung, bis Ende Dezember, dem Schlusse des Rechnungsjahres, eine Gesamteinnahme von 72,133 fl. und eine Ausgabe von 38,975 fl., somit einen auf den Aktien-Zinsenkonto fallenden Ueberschuß von 33,158 fl. nach. In sehr lebhaften Debatten gab der Antrag des Verwaltungsrathes Anlaß, es möge die Generalversammlung den Verwaltungsrath ermächtigen, mit der Staatsverwaltung das Uebereinkommen wegen Uebernahme des Baues der Salzbahn von Sziget bis Ramony abzuschließen, um die Verlängerung der Theißbahn von Nyiregyháza bis Ramony zu bauen. Die Staatsverwaltung hatte sich bereit erklärt, der Gesellschaft zum Baue der ersteren Bahn ein in Prioritäts-Obligazionen zu refundirendes Kapital von 5 Millionen vorzuzustellen. Es wurde endlich dieser Antrag mit dem Beisatz angenommen, daß der Verwaltungsrath im Laufe der Verhandlungen mit der hohen Regierung zugleich die Annahme folgender Wünsche der Aktionäre durchzusetzen trachte: nämlich eine von der schon konzessionirten Theißbahn abgeforderte Garantie von 5.2 Proz. für diese Strecke allein, Vermehrung des Geldvorschlusses, Zinsfreiheit davon während des Baues und eine bestimmte Aussicht für die Anfertigung der Heerstraße zwischen Gzerowiz und Sziget.

Am 29. April fand eine zweite kommissionelle Probefahrt auf der Strecke von Josephstadt nach Falgendorf, der zweiten Sektion der Pardubitz-Reichenberger Eisenbahn, statt. Eine Lokomotive von Massey aus München förderte die vorgeschriebenen 1600 Zentner Bruttogewicht ohne Anstand auf der 1500 Klafter langen, mit Curven von 150 Klafter Radius verbundenen Steigung von 1:70 mit einer Schnelligkeit von 6 Meilen in der Stunde.

Großh. Hessen. — In der am 26. April stattgefundenen Generalversammlung der hessischen Ludwigsbahn wurden folgende Anträge des Verwaltungsrathes einstimmig angenommen: 1) die Dividende auf 12 fl. 30 kr. oder 5 Proz. pro Aktie festzusetzen; 2) für die durch die Pulverexplosion vom 18. November in Mainz Beschädigten einen Beitrag von 2000 fl. zu bewilligen; 3) der Pensions- und Unterstützungskasse 1000 fl. zu überweisen und 4) eine Summe von 35,020 fl. dem Erneuerungsfonds zuzuwenden; 5) dem Verwaltungsrathe die Ermächtigung zu erteilen, zum Bau einer Zweigbahn von Bischofsheim nach Neu-Isenburg oder Frankfurt die Konzession für die Gesellschaft zu erwerben und die Bedingungen dieser Konzession zu vereinbaren; 6) für den Fall der Genehmigung dieser Zweigbahn das Gesellschaftskapital um eine weitere Million Gulden zu vermehren und den Verwaltungsrath zu ermächtigen, dasselbe zu geeigneter Zeit durch Ausgabe von Prioritäts-Obligazionen oder neuen Aktien zu beschaffen.

Am 29. April wurde in der Generalversammlung der Maschinenfabrik und Eisengießerei Darmstadt vom Vorsitzenden des Verwaltungsrathes zunächst der bereits in Angriff genommenen Verlegung der (ursprünglich Köster'schen) Fabrik in die unmittelbare Nähe des Bahnhofs der Main-Rhein Bahn und der noch in diesem Jahre zur Ausführung kommenden dringendsten Neubauten, welche circa 40 Proz. des Aktienkapitals erster Emission in Anspruch nehmen werden, gedacht. Der detaillierte Bericht über die im letzten Jahre gefertigten Maschinen gab ein interessantes Bild von der Vielseitigkeit der Arbeiten, welche diesem Etablissement übertragen wurden. Es waren dies Aufträge von fast allen benachbarten Eisenbahn-Verwaltungen, von mehreren Bergwerksgesellschaften, namentlich in Nassau und Hessen, ein großartiges Wasserwerk für die Stadt Frankfurt und Maschinen, sowohl Werkzeugmaschinen, als diverse mechanische Vorrichtungen, Dampfmaschinen, Turbinen, Knochenmühlen, Pumpwerke u. s. w. für verschiedene industrielle Etablissements, hauptsächlich im südlichen Deutschland. Das mitgetheilte Ergebnis der Bilanz für die neunmonatliche Betriebsperiode des Jahres 1857 war ein sehr erfreuliches, indem nach Bezahlung der Zinsen des bis dahin eingezahlten Betrags von 75 fl. pro Aktie ein Reingewinn von 9943 fl. verblieb, wovon 3 fl. 30 kr. pro Aktie als Dividende an die Aktionäre verteilt werden sollen und nach Abzug von 10 Proz. für den statutengemäß zu bildenden Reservefonds und der für Lantien abgehenden Beträge noch etwa 3700 fl. als Dividendenreserve zurückgelegt werden können. Die Dividende von 3 fl. 30 kr. entspricht für den neunmonatlichen Betrieb einer Jahresdividende

von 6.22 Proz. oder pro rata der erst am 1. September 1857 geleisteten Einzahlung von 75 fl. einer Jahresdividende von 14 Proz.

Ausland.

Frankreich. — Die Hauptergebnisse des Betriebs der französischen Nordbahn waren laut dem der Generalversammlung am 28. April erstatteten Bericht folgende. Gesamtaufwand bis 31. Dezember 1857 in runder Summe 402 Millionen Fr. Durchschnittliche betriebene Bahnlänge in 1857 . . 817 Kilom. Gesamte Bruttoeinnahme in diesem Jahr nach Abzug des Zehnten 50,291,000 Fr., wovon 22,829,000 vom Personen- und 27,462,000 Fr. vom Güterverkehre und was damit in Verbindung. Die Einnahme pro Kilometer Bahnlänge berechnet sich zu 61,555 Fr. Die Betriebsauslagen waren im Ganzen 18,981,000 Fr. oder pro Kilometer 23,230 Fr. Die Auslagen machten 37.74 Proz. der Einnahmen aus und der Reinertrag pro Kilometer 38,325 Fr. Die Zahl der Reisenden belief sich auf 6,166,140, das Quantum der beförderten Güter auf 2,577,731 Tonnen. Der Ueberschuß der Einnahmen von 31,308,538 Fr. (= 7.8 Proz. des Anlagekapitals) genügte für eine Verteilung von 44 Fr. pro Aktie, nachdem schon früher 4 Proz. oder 16 Fr. zur Verteilung gekommen sind. Die Gesamtdividende ist daher 60 Fr. pro Aktie oder 15 Proz. ihres Nominalwertes von 400 Fr.

Großbritannien. — Großbritannien produziert monatlich gegen 5,500,000 Tonnen Steinkohlen auf beiläufig 2700 Kohlenwerken, was auf jedes Werk im Durchschnitt 28,500 Tons jährlich ausmacht. Man schätzt den Flächenraum der Kohlenfelder Großbritanniens auf 12,000 engl. Quadratmeilen. Der Verbrauch an Kohlen war in 1857 zu 22,700,000 Tonnen geschätzt und ist in 1856 auf das 2.86fache gestiegen. — Die Eisenherzeugung in Großbritannien betrug in 1855 . . 3,218,154 Tonnen gegen 125,000 Tonnen in 1796, 250,000 in 1806, 400,000 in 1820 und 700,000 Tonnen in 1827. In den 31 Jahren von 1796 bis 1827 war daher die Zunahme 460 Proz., in den 28 Jahren von 1827 bis 1855 dagegen 360 Proz. 589 Hochofen waren in 1855 in Thätigkeit, wovon jeder durchschnittlich 103 Tonnen Eisen wöchentlich lieferte. Der jährliche Werth der mineralischen Produkte Großbritanniens beläuft sich dormalen auf 33 Millionen Pf. St., welcher Werth sich auf 38 Millionen erhöht, wenn die Produkte für Fabrikationszwecke zubereitet sind. Eine Schätzung des Werthes jener Produkte, nachdem sie durch mechanische und menschliche Kräfte die entsprechende Umwandlung erlitten haben, könnte nur eine rein hypothetische seyn.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Württembergische Staatseisenbahn. — Monat April 1858.

197,759 Personen,	
557,359.2 Ztr. Güter.	
Einnahmen von Personen, Gepäck, Hund, Equipagen, Vieh .	112,126 fl.
" " Frachtgütern	187,461 "
	Gesamteinnahme 299,587 fl.
gegen 179,618 Personen, 619,824.2 Ztr. Güter und 309,220 fl. Gesamteinnahme im April 1857.	

Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Monat April 1858.

(Länge sämtlicher Betriebsstrecken 70 Meilen.)

	Personen.	Zentner.	Einnahmen.
Wien, Döbriach, Stockerau, Marchegg	148,025	245,844	856,482 fl. C. M.
Brünn, Olmütz, Troppan und Bielitz			
gegen im April 1857 .	122,978	1,257,618	840,504 " "
1. Jan. bis incl. 30. April 1858 .	440,950	5,921,584	3,205,290 " "
gegen in 1857 .	416,138	4,859,473	3,066,610 " "
(Regietransporte ohne Frachtbetrag im April 1858 . . .		166,320 Ztr.)	

K. K. privilegirte österr. Staats-Eisenbahn. (153 1/2 Meilen.)

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1857.
1858	Zahl.	Ztr.	fl. C. M.	fl. C. M.
26. April bis 22. April .	38,200	695,774	260,470	240,174
23. " " 29. " .	39,204	784,200	260,994	236,526
30. " " 6. Mai .	41,321	673,713	250,426	250,184
bis 6. Mai 1858 . . .	588,724	10,120,435	4,353,529	3,737,601

Königl. sächsische Staatseisenbahnen. — Monat März 1858.

Bahnlinien und deren Länge.	M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Total-Einnahme.
		Personen.	Einnahme.	Güter.	Frachtbetrag.	
		Zahl.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.
Leipzig: (Zwickau *) Hof	24.6	56,273	22,162	1,087,412	108,292	131,212
Chemnitz-Niesa . .	8.9	21,221	7,677	312,981	21,283	29,111
Dresden-Bodenbach .	8.8	30,889	8,455	198,731	22,557	31,615
Dresden-Görlitz . .	14.0	36,317	16,418	485,843	51,561	68,490
Summa	56.3	144,700	54,712	2,084,967	203,693	260,428

*) Einschließlich der Kohlenbahn.