kung des Michael Schachtes zugeschrieben wird. Die Banater Kohlenwerke lieferten im Jahre 1857 . . 1,054,485 Ztr. Kohlen mit einem Erträgniß von 47,757 fl.

Bei den Metallwerken ergab sich in 1857 ein Ausfall von 87,397 fl. Dagegen lieferten die Kupferhütten einen Ertrag von 44,471 fl. Die Eisenhüttenwerke lieferten bei 161,362 Ztr. aus Hochöfen, 7122 Ztr. aus Kupolöfen und 55,411 Ztr. Eisen, zusammen einen Ertrag von 285,066 fl.

Die Maschinenfabrik in Wien hat im Jahre 1857 erzeugt: 45 Lokomotiven, 23 Personenwagen, 208 Waaren-Transportwagen, so wie 4 Pumpensätze, eine Fördermaschine und verschiedene andere Gegenstände. Der Rechnungsabschluß weist einen Ertrag von 166,511 fl. aus.

Endlich haben die Domänen im Jahre 1857 ein Gesammterträgniß von 224,627 fl., um 25,063 fl. weniger als im Jahre 1856 geliefert.

Nach Abzug der Verluste stellt sich der Reinertrag der Bergwerke, Hüttenwerke und Domänen im Jahre 1857 auf 761,396 fl., wovon die nicht einbezogenen allgemeinen Kosten abgerechnet mit 53,518 fl., sich die reine Einnahme mit 707,878 fl. ergibt gegen 648,857 fl. in 1856.

5. In dem vorjährigen Geschäftsberichte wurde die Gesammtsumme der Ausgaben der Gesellschaft, welche mit Inbegriff der an die hohe Staatsverwaltung zu leistenden Zahlungen für die konzessionirten Eisenbahnlinien und Domänen, dann der Kosten für die auszuführenden Neubauten bis zum Schlusse des Jahres erforderlich werden dürfte, auf 325,000,000 Francs angegeben. Am Ende des Jahres 1857 betrug die Ziffer der Ausgaben beiläufig 297,000,000 Fr. Im Jahre 1858 werden sich die Ausgaben nicht höher als auf den Betrag der Differenz, das ist auf circa 28,000,000 Frcs. belaufen und eine geringe Summe wird dann jedenfalls hinreichen, um zuzüglich der Vermehrung der Reinerträgnisse sämmtliche laufende Auslagen voll zu bedecken.

Die Dividende für das abgelaufene Betriebsjahr ist in folgender Weise festgesetzt:

Das gesammte Reinerträgniß der Eisenbahnen beträgt . . .	7,225,114 fl.
Das Reinerträgniß der Berg- und Hüttenwerke u. der Domänen	707,878 „
Zusammen	7,932,992 fl.
Hievon ab an Zinsen für die Akzien und Obligazionen . .	4,826,599 „
Verbleiben	3,106,393 fl.

Dafür kamen, nach Abzug von 155,320 fl. als statutenmäßiger Beitrag von 5 Proz. zum Reservefonds und Zuschlag von 363,169 fl. aus den Erträgnissen der Vorjahre, zur Vertheilung 3,314,242 fl., wovon 3 Proz. für den Verwaltungsrath und den General-Direktor mit 99,427 fl., 10 Proz. Tantieme für die Gründer mit 321,481 fl. bezahlt und der Rest zu einer Dividende von 17½ Fr. pro Akzie verwendet wurde.

Rechnet man zu dieser Dividende den Betrag der bezahlten Zinsen mit 20 Fr. 5 Cent., so ergibt sich als Totalsumme 37 Fr. 55 Cent., somit 9.39 Proz. der in diesem Jahre durchschnittlich eingezahlten Summe von 400 Fr.

6. Wir fügen dem Vorstehenden aus der dem Geschäftsbericht beigeschlossenen statistischen Uebersicht noch folgende Daten hinzu.

Zahl der Lokomotiven für Personenzüge 137, für Lastzüge 195, zusammen 332.
„ „ vierrädrigen Tender 102, der sechsrädrigen 139, zusammen 241.
„ „ Wagen für Personenzüge 905, für Waaren 6330, zusammen 7235.

Von den Zügen durchlaufene Meilen			479,536.73
„ „ Lokomotiven „			547,816.25
			durchschnittlich auf
Zahl der Reisenden	1. Klasse	66,164	16.67 Meilen
	2. „	537,902	13.61 „
	3. „	1,481,850	8.42 „
	zu ermäßigten Preisen	17,043	2.93 „
Reisegepäck, Ztr.		217,334	15.34 „
Eilgut		188,888	19.89 „
Frachten, Ztr.	1. Klasse	21,265,641	17.59 „
	2. „	2,976,447	24.94 „
	3. „	249,660	18.35 „
	in Regie	3,572,044	— „

Auf die ganze Bahnlänge reduzirt:

Reisende	146,174
Gepäck, Ztr.	23,267
Eilgut „	26,233
Frachtgut „	3,162,107

Zu den Einnahmen lieferten die Reisenden 29.60, Gepäck 1.69, Eilgut 2.05, Frachten 57.12, Regietransporte 2.60, Militärtransporte und Extrazüge 2.25, Equipagen, Pferde, Vieh 3.74, sonstige Einnahmen 0.95 Prozent.

Die mittlere Einnahme war

für einen Reisenden	2 fl.	5 kr.,	pro Meile	11.26 kr.
„ „ Ztr. Gepäck	1 „	8 „	„ „	4.90 „
„ „ „ Eilgut	1 „	34 „	„ „	4.74 „
„ „ „ Frachtgut	— „	20 „	„ „	1.15 „

	im Ganzen	pro Meile
Einnahmen bei den Personenzügen	5,169,570 fl.	36,083 fl.
„ „ „ Lastzügen	8,779,769 „	61,281 „
Regietransporte für Neubauten	382,567 „	2,670 „
Verschiedene Einnahmen	137,144 „	957 „
	14,469,050 fl.	100,991 fl.
	im Ganzen	pro Meile
Ausgaben für Central-Administrazion	550,812 fl.	3,845 fl.
„ „ Bahnbetrieb	1,626,557 „	11,353 „
„ „ Zugförderung und Reparatur der Betriebsmittel	3,208,488 „	22,395 „
„ „ Oberbau und Gebäude-Erhaltung	1,879,197 „	13,116 „
	7,265,054 fl.	50,709 fl.
Nettoertrag pro Bahnmeile		50,282 fl.
Die Ausgabe beträgt von der Brutto-Einnahme		50,21 Proz.
Mittlere Einnahme für jede zurückgelegte Lokomotivmeile		26 fl. 24 kr.
„ „ für jede zurückgelegte Zugsmeile		30 „ 10 „
Mittlere Ausgabe für jede Lokomotivmeile		13 „ 15 „
„ „ für jede Zugmeile		15 „ 9 „

Davon entfallen für die Centraladministrazion 1 fl. 9 kr., für den Bahnbetrieb 3 fl. 24 kr., die Materialverwaltung 9 kr., die Zugförderung 3 fl. 30 kr., die Reparatur der Fahrbetriebsmittel 3 fl. 2 kr., die Oberbau- und Gebäudeerhaltung 3 fl. 55 kr. — Das Brennmaterial kostete 1 fl. 55 kr., Schmieren und Reinigen 23 kr., die Reparatur der Lokomotiven und Tender 1 fl. 44 kr., der Wagen 1 fl. 17 kr. pro Zugsmeile.

II. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.

Aus dem Geschäftsbericht zur ersten Generalversammlung der k. k. privil. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn vom 22. Mai 1858:

Die Konzession zum Bau und Betrieb der Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn wurde am 24. August 1856 ertheilt, und die Konzessionsurkunde unterm 8. Oktober 1856 erlassen, die allerhöchste Genehmigung der Gesellschaftsstatuten erfolgte am 14. Februar 1857 und gelangte am 4. März zur Kenntniß der Verwaltung. Strenge genommen umfaßt daher die Periode, auf welche sich der vorliegende Bericht bezieht, einen Zeitraum von 10 Monaten.

Es ist dem Verwaltungsrathe gelungen, in dem K. württembergischen Oberbaurathe, Herrn C. Etzel einen Mann als Direktor für die Orientbahn zu gewinnen, welcher durch seine bisherigen Leistungen und durch den ausgezeichneten Ruf, der ihm vorangegangen, alle Garantien für die rasche und ökonomische Ausführung der ihm übertragenen Bauten bietet.

Der nächste dringende Gegenstand war die Berathung des Operazionsplanes für den Bau. Der §. 1 der Konzessionsurkunde bezeichnet als Bestandtheile des Netzes der Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn die Linien: a) von Wien über Oedenburg und Groß-Kanizsa nach Esseg; b) von Neu-Szöny über Stuhlweißenburg nach Esseg; c) von Ofen über Groß-Kanizsa zum Anschlusse an die südliche Staatseisenbahn; d) von Esseg nach Semlin. Bei der Entscheidung der Frage, welchem Theile des Orientbahnnetzes jeweilen die Priorität in der Ausführung zuerkannt werden solle, ließ man sich von den Grundsätzen leiten: 1) jederzeit denjenigen Linien den Vorzug zu geben, welche im Anschlusse an bereits bestehende und im Betrieb befindliche Strecken mit diesen ein geschlossenes Ganze bilden, und in Folge dessen schon unmittelbar nach ihrer Eröffnung für den Betrieb einen entsprechenden Ertrag erwarten lassen; 2) von diesen Linien nur so viele gleichzeitig in Angriff zu nehmen, als mit den paraten Mitteln und erforderlichen Falls mit einer weiteren Einzahlung auf die Akzien, welche hinsichtlich ihrer Größe und ihres Zeitpunktes der Lage des Geldmarktes die gebührende Rechnung tragen sollte, rasch und vollständig herzustellen sind.

In Uebereinstimmung mit diesen Grundsätzen wurde das Netz der Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn in folgende drei Kreise eingetheilt.

1. Kreis: Wien-Oedenburg-Kanizsa 28, Pragerhof-Kanizsa 15, Uj-Szöny-Stuhlweißenburg-Ofen 19, Kanizsa-Stuhlweißenburg 19, zusammen 81 Meilen.

2. Kreis: Kanizsa-Esseg 24, Stuhlweißenburg-Esseg 29, zusammen 53 Meilen.

3. Kreis: Esseg-Semlin 23 Meilen; macht im Ganzen 157 Meilen. Es wird beabsichtigt, diese drei Kreise in der angegebenen Reihenfolge in Angriff zu nehmen, und zwar so, daß das nach Vollendung eines Kreises entbehrlich werdende geübte Ingenieur- und Arbeiterpersonal, so weit es nicht für den Betrieb der vollendeten Bahnstrecken in Anspruch genommen werden muß, für die Ausführung des nächsten Kreises benützt werden kann.

Ein weiterer Gegenstand der Vorsorge war die allgemeine Einrichtung des Dienstes, zunächst für die Ausführung des Baues. Man war dabei von dem Bestreben geleitet, der Gesellschaft der Orientbahn schon durch die Grundzüge der Organisazion diejenigen Vortheile in Beziehung auf Raschheit und Oekonomie ihrer Operazionen zu sichern, welche aus einer Vereinfachung des Geschäftsganges entspringen, so weit sich diese nur immer mit der Forderung einer strengen Kontrole vereinbaren läßt. Die Geschäfte der Direkzion zerfallen in solche von vorherrschend administrativer und in solche von vorherrschend technischer Natur, und sind 2 Abtheilungen, A. für die Verwaltung, B. für den Bau