

zweimal soviel und resp. sechsfach soviel als die 3 Abtheilungen zusammen ungefähr 15 Ellen mächtig befunden worden ist. Diesen unterirdischen Reichthum suchen ungefähr 100 Schächte, von denen die bei weitem meisten Haepel, die übrigen Maschinenschächte sind, zu heben. In diesen 100 Schächten arbeiten in runder Summe 5000 Bergleute. Von den einzelnen Werken hat die stärkste Knappschaft der Erzgebirgische Steinkohlen-Aktien-Verein, gegen 1000 Mann, ihr folgen die des Zwickauer Steinkohlenbau-Vereins mit ungefähr 600, die Bürgergewerkschaft mit mindestens 400 Mann u. Was die Menge der Kohlen betrifft, die jährlich aus der Tiefe geholt wird, so ergibt sich diese annähernd aus Folgendem: Auf dem Zwickauer Bahnhofe sind in 1858 . . 81,878 1/2, Wagenladungen = 736,907 Karren = 7,369,070 Zentner Kohlen und Gutes, in den ersten zehn Monaten 1859 aber schon 81,424 Ladungen = 732,816 Karren = 7,328,160 Zentner Kohlen und Gutes verfrachtet worden, also in diesen zehn Monaten fast ebenso viel, wie im ganzen Jahre 1858. Obige 736,907 Karren des Jahres 1858 bezeichnen aber noch nicht die gesammte in diesem Jahre geförderte Kohlenmenge, vielmehr sind dazu noch 100,000 Karren hinzuzurechnen, die theils in Zwickau und den nahen Kohlendörfern verbraucht, theils pro Achse in die in der Nähe gelegenen Städte und Dörfer geschafft worden sind, wohin die Eisenbahnen noch nicht führen. Diese ungefähr 836,907 Karren repräsentiren bei dem Durchschnittspreis von 1 Thlr. 5 Ngr. eines Karrens die Summe von ungefähr 975,391 Thalern. So hoch nun diese Summe ist, so wird sie von der des Ertrags der vorjährigen Förderung übertroffen und eine Million übersteigen, auch, so lange nicht ungünstigere politische Ereignisse eintreten, ununterbrochen zunehmen, da die Nachfrage täglich eine größere wird.

— In der am 24. März abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie wurde die Vertheilung einer Dividende von 12 Prozent außer den Zinsen (incl. der letzteren also 16 Proz. für 1859) beschlossen. Der Bau einer Zweigbahn über Roswig nach Meissen wurde nach spezieller Darlegung der Verhältnisse mit 344 gegen 221 Stimmen, die Aufnahme einer hierzu bestimmten Anleihe von einer halben Million Thaler einstimmig genehmigt.

— Im Königreich Sachsen bestehen: für den Steinkohlenbergbau 56 Aktien-gesellschaften mit einem Kapital von 16,707,230 Thlr.; ferner 2 für den Braunkohlenbergbau mit 240,000 Thlr.; 3 für den Metallbergbau mit 1,900,000 Thlr.; 8 für Marmor-, Sandstein- und Schieferindustrie mit 1,130,000 Thlr.; 2 als Geldinstitute mit 23 Mill. Thlr.; 5 Versicherungsanstalten mit 5 1/2 Mill. Thlr.; 6 für Eisenbahnen mit 9,970,000 Thlr.; 8 für Bierbrauereibetrieb mit 2,210,000 Thlr.; 3 für Spinnereibetrieb mit 2,050,000 Thlr.; 13 für Gasbeleuchtung mit 504,400 Thlr.; 2 für Papierfabrikation mit 1,225,000 Thlr.; 7 für verschiedenen Geschäftszweige mit 1,043,750 Thlr.; im Ganzen 115 Aktiengesellschaften mit einem Kapital von 65,230,380 Thlr.

Freie Städte. — Die Bremen-Oldenburger Eisenbahn ist auf ein Aktienkapital von 3 Millionen Thaler berechnet, wofür die Regierungen von Oldenburg und Bremen auf die Dauer von 25 Jahren 4 Proz. Zinsen garantiren, nach welcher Zeit dieselben sich vorbehalten, die Bahn, kapitalisirt nach dem Ertragswerth, zu übernehmen. Die Aktionäre erhalten nicht eher einen Ueberschuß über die 4 Proz., als bis der Reservefond die Höhe von 200,000 Thaler erreicht hat. Die Bauzeit ist auf drei Jahre bestimmt, die Bauübernehmer sind Engländer; der Staatsvertrag bedarf zu seiner Gültigkeit noch der Zustimmung des Oldenburger Landtags und der Bremer Bürgerschaft. Die Bahn ist zumal für Oldenburg, das bis jetzt noch ganz der Schienenwege entbehrt, sehr wichtig. (M.)

— In der am 28. März stattgefundenen Generalversammlung der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft verlas der Vorsitzende den von der in der Generalversammlung vom 29. März 1859 gewählten Kommission zur Begutachtung der Frage wegen Herstellung des zweiten Geleises erstatteten Bericht, welcher sich dahin aussprach, daß diese Frage bis zur Entscheidung über den mit der hess. Ludwigsbahn abgeschlossenen Vertrag unerledigt bleiben solle. Hierauf verlas der Vorsitzende einen Bericht, in welchem er den in den Händen der Aktionäre befindlichen gedruckten Geschäftsbericht vielfach erläuterte und besonders betreffs des Vertrags mit der Ludwigsbahn die Mittheilung machte, daß die herzogliche Nassauische Regierung, von andern Ansichten und Grundsätzen ausgehend, ihre Einwilligung zur Ueberbrückung des Mains bei Flörsheim verweigert hat. Sie knüpfte an ihre Konzession Bedingungen, welche von zu großer Tragweite und noch zu wenig geprüft sind, als daß sie zur Zeit in eine eingehendere Betrachtung hätten gezogen werden können. Weil aber durch den Staatsvertrag zwischen den Regierungen, welche die Taunus-Eisenbahn konzessionirt haben, und durch die Konzessionen selbst, die kürzlich mit der hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft vereinbarte Verbindung mittelst einer Ueberbrückung des Mainflusses bei Flörsheim bereits festgestellt ist, so will sich die Taunusbahn-Verwaltung an die betreffenden Staatsregierungen mit dem Ersuchen wenden, kommissarische Verhandlungen über diese Frage unter einander zu veranlassen, und hofft, daß diesem Gesuche werde willfahrt und eine der Sache günstige Verständigung werde erzielt werden. Beschlossen wurde von der Generalversammlung für das Jahr 1859 die Vertheilung einer Dividende von 20 fl. auf jede der

12,000 Aktien der drei Kategorien A, B und C; der Bewilligung eines Beitrags für die Pensions-Witwen- und Waisenkasse der Bahnangestellten im Betrag von 3000 fl.

Ausland.

Vereinigte Staaten. — Die Zahl der in den Häfen der Vereinigten Staaten im Finanzjahr 1858—59 angekommenen Schiffe beträgt 10,532 mit 2,539,387 Tonnen und die der ausgelegelten Schiffe 10,427 mit 2,618,388 Tonnen. Die Tragfähigkeit der Handelsmarine in den Vereinigten Staaten belief sich im vorigen Jahr auf 1,145,037 Tonnen, wovon 768,436 Tonnen auf die Dampfschiffahrt fallen.

Personal-Nachrichten.

Oesterreich. — Am 14. März starb in Wien Karl Ritter v. Ohenga im 59. Lebensjahre. Er entstammt einer alten venezianischen Seemannsfamilie. Sein Vater Anton war Marine-Offizier der Republik, und trat 1814 in österreichische Dienste. Karl erhielt seine erste Ausbildung im Elternhaus; von 1814 bis 1817 im kais. Militärkollegium zu St. Anna in Venedig, von 1817 bis 1819 auf der Universität in Padua, wo er im letzten Jahr Doktor der Philosophie und Mathematik wurde. 1819 trat er bei der Landesbaudirektion in Venedig in Staatsdienste, in denen er bis an sein Lebende verblieb. Er führte aus und leitete die große Gebirgsstraße l'Allemagna in der Provinz Belluno (1820 bis 1824); die Bauten in der Ober-Plave in Cornelio (Provinz Belluno), die Straßen Geneda und Geravalle bei Conegliano, die Straße Colalto, die Projektirung des großen Tribunalgebäudes in der Provinz Treviso u., die Regulirung des Po; er leitete auch als Oberingenieur der Ferdinands-Nordbahn den Bau mehrerer Strecken dieser Linie (1836). In der Zeit von 1840 bis 1841 leitete Ohenga den Bau der Gebirgsstraße des Val Eugana mit ihrer schwierigen Strecke Trient-PerGINE, jener im Gschthal über Töll hinter Meran und im Oberinntal bei dem Finstermünzpass, und das Projekt der Kettenbrücke über die Gisch bei Moor. Als das Eisenbahnwesen einen speziellen Dienstzweig der österreichischen Verwaltung bildete, wurde Ohenga als kais. Staats-eisenbahn-Generaldirektions-Inspektor angestellt, und leitete als solcher den Bau der südlichen Staatseisenbahn bis Laibach, mit dem angestauten Meisterbau über den Semmering. Im Jahr 1848 ward er Sektionsrath im Ministerium für öffentliche Bauten. Von seinen schriftstellerischen Arbeiten sind hervorzuheben der Bericht über seine im Jahre 1842 auf Staatskosten unternommenen Reisen in Nordamerika und England. Ohenga hat den Bau der nordamerikanischen Gitterbrücken nach verbessertem System in Oesterreich eingeführt. Derselbe ist auch Erfinder zweier geodätischen Instrumente, und zwar einer verbesserten Nivelirplatte und eines Lytanten mit Nonius zur Ausstreckung von Curven, für deren jedes er einen Preis, für letzteres 1832 die silberne Medaille erhielt. Bei Gröfnung der Gili-Laibacher Strecke (1849) erhielt er vom Kaiser das Ritterkreuz der eisernen Krone und ward später in den erblichen Ritterstand erhoben. (M. B.)

— Das Finanzministerium hat vom 1. März d. J. angefangen der Generalinspektion für die österreichischen Bahnen auch die technische Prüfung und Begutachtung der Eisenbahnbauprojekte und die Ueberwachung der diesfälligen Bauten übertragen, und mit der Leitung der Geschäfte dieser Inspektion, welche als Centralorgan des Finanzministeriums zu fungiren hat, bis zur definitiven Organisation derselben den Sektionsrath Fischer betraut.

Bayern. — Der Mechaniker Mannhardt in München ist von der französischen Nationalakademie für Ackerbau, Manufakturwesen und Handel wiederholt mit einer goldenen Ehrenmedaille ausgezeichnet worden „in Anbetracht der neuen Fortschritte in seinen Leistungen der Uhrmacherkunst und der Maschinenfabrikation.“

Preußen. — Dem Bau-Inspektor Herzer zu Prenzlau wurde der rothe Adlerorden 4. Klasse verliehen.

— Der Direktor der Warschau-Wiener Eisenbahn, preuß. Baurath Rosenbaum zu Warschau, hat das Ritterkreuz 2. Klasse des groß. Sachf.-Weimar. Hausordens vom weißen Falken erhalten.

Groß. Hessen. — Dem Regierungskommissär bei der hess. Ludwigsbahn-Gesellschaft, Reg.-Rath Kohlermann, dem Eisenbahn-Direktor Kempf, dem Ober-Ingenieur Kramer wurde das Ritterkreuz 1. Klasse; dem Ober-Maschinenmeister bei der hess. Ludwigsbahn-Gesellschaft, Thomas, das Ritterkreuz zweiter Klasse des Ludwigsordens verliehen.

— Der Geh. Commerzienrath Lauteren zu Mainz, Präsident des Verwaltungsraths der hess. Ludwigsbahn, hat den k. preuß. rothen Adlerorden 4. Klasse erhalten.