

nehmen, und daß es wünschenswerth erscheint, daß diese Versuche bei künftigen Gelegenheiten wiederholt und veröffentlicht werden mögen, weil man hiedurch auch über den Fortschritt in der Eisenfabrikation und über die Qualitäten des in verschiedenen Eisenwerken erzeugten Materials, die sicherste Ueberzeugung erlangen kann.

## Deutsche Eisenbahnen.

### Taunus-Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsbericht für die Generalversammlung am 28. März d. J. ist Folgendes zu entnehmen. Wenn es dem Verwaltungsrath diesmal nicht wie in den 10 letztvergangenen Jahren vergönnt ist, für das Jahr 1859 wiederum eine Zunahme des Transportbetriebes, mit steigenden Einnahmen in den verschiedenen Zweigen des Geschäfts, nachzuweisen, wofür die Hauptursache in der Ungunst der Zeitverhältnisse erkannt werden muß, so gewährt es ihm doch immerhin Befriedigung, ein Betriebsergebnis vorlegen zu können, das immer noch als ein erfreuliches betrachtet werden kann.

Es wurden in 1859 befördert:

1,049,372 Personen, welche incl. Gepäckfracht, Extrasfahrten etc. ergaben . . . . .	508,044 fl.
1,493,319.9 Ztr. Güter, welche incl. Traglasten, Vieh- und Equipagen-Transport ergaben . . . . .	195,649 „
hierzu die Einnahmen aus verschiedenen Quellen, als Pächte, Miethe, Telegraphengebühren . . . . .	3,455 „
gibt eine Gesamt-Einnahme von . . . . .	707,148 fl.

Gegen 1858 wurden 44,886 Personen und 239,298 Ztr. weniger befördert und 125,160 fl. weniger eingenommen.

Durch den Ausbruch des vorjährigen Krieges in Italien und die dadurch hervorgerufenen Zustände war gerade in den belebtesten Monaten des Personenverkehrs eine Stockung eingetreten, welche sich besonders durch das Ausbleiben der von weiterher kommenden Reisenden, welche die ganze Bahnlänge in den höheren Wagenklassen vorzugsweise benutzen, fühlbar gemacht hatte. Auch der Güterverkehr war von diesem Einflusse nicht verschont geblieben, indem namentlich die großen Schienentransporte, welche im Vorjahre für die bayrischen und österreichischen Eisenstraßen über die Bahn gingen, im vorigen Jahre ganz ausbleiben waren. Die Einführung des drei Wagenklassen-Systems hat insofern zur Minder-Einnahme mitgewirkt, als die aus der oben erwähnten Ursache nicht normal benutzten höhern Wagenklassen qualitativen Ausfall veranlaßt hatten, welcher in ruhigeren Zeitverhältnissen erfahrungsgemäß sich ausgleichen wird.

Die Gesamtzahl der zurückgelegten Personenmeilen war in 1859 . . 2,571,506.

Es haben benutzt:

die 1. Klasse . . . . .	23,859 oder 2.27 Proz.
„ 2. „ . . . . .	245,140 „ 23.36 „
„ 3. „ . . . . .	780,373 „ 74.37 „
	1,049,372 Personen.

Auf der Bahn zurückgelegt und durchschnittlich eingebracht hat:

jeder Reisende . . . . .	2.45 Meilen, 27.41 fr.
„ Ztr. Reisegepäck . . . . .	4.12 „ 28.20 „
„ „ Frachtgut . . . . .	4.14 „ 7.5 „

Jede Personenmeile hat ertragen 11.18 fr., jede Gepäckzentnermeile 6.8 fr., jede Güterzentnermeile 1.759 fr.

Mit der Schienen-Erneuerung ist auch im vorigen Jahre fortgefahren worden. Es wurden 2191.6 laufende Meter Bahngelände mit einem Kostenaufwand von 16,242 fl. erneuert. Von der 44,000 Meter langen Hauptbahn, von welcher bis Ende 1859 . . 28,363 Meter mit einem Kostenbetrage von 249,877 fl. erneuert worden sind, bleiben noch, ohne die Bahnhofgeleise, 15,647 Meter Bahnhofgeleise zu erneuern, welche, mit Ausschluß jedoch desjenigen Theils der Hauptbahn, welcher in den Bahnhöfen liegt, bis zum Schluß des nächsten Jahres ihre Ausführung erhalten werden. Gleichzeitig wurde auch die Legung des in letzter ordentlichen Generalversammlung beschlossenen zweiten Schienengeleises zwischen den Stationen Flörsheim und Hochheim, nebst einem Seitengeleise zu Flörsheim, im Kostenbetrage von 109,810 fl. ausgeführt und dem Betriebsdienst dadurch eine weitere Erleichterung verschafft.

Ueber die im vorigen Jahre beschlossene Errichtung einer provisorischen direkten Verbindung der Bahn mit den beiden Rheinfern und den jenseitigen Bahnen mittelst eines Dampfahnenbetriebs und geeigneter Ufereinrichtungen sind weitere Verhandlungen mit den betreffenden Behörden gepflogen worden und handelt es sich um einen mit der Militärbehörde der Bundesfestung Mainz zu vereinbarenden Vertrag, durch welchen die Beziehungen der Ueberrheinbahn mit der Militär-Festungsbehörde geregelt werden sollen. Ebenso darf erwartet werden, daß die Konzession für den Dampfahnenbetrieb selbst, über welchen noch Verhandlungen mit der großh. hessischen Regierung stattfinden, demnächst werde erteilt werden.

Der von der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft in ihrer am 28. November 1859 zu Wiesbaden abgehaltenen ersten außerordentlichen Generalversammlung angenommene Vertrag mit der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, der zum Zweck hat, beide Bahnen in eine unmittelbare Schienenverbindung mittelst Ueberbrückung des Rheins und des Mainflusses, zu bringen, ist von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft ebenfalls und zwar einstimmig angenommen worden. Der Verwaltungsrath hat nicht versäumt, den betreffenden drei Landesregierungen Vorlage von diesem Vertrage zu machen und die Genehmigung der mit der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft vereinbarten Verbindung der Taunusbahn mit der Rhein-Mainbahn, so wie die Erlaubniß zu Terrain-Aufnahmen und Vermessungen behufs Ermittlung der zweckmäßigsten Linie für die Verbindungsbahn und die dazu gehörige Ueberbrückung des Rheins, nachzusuchen. Eine genehmigende Entschließung von Seiten der herz. Nassauischen Regierung ist zur Zeit noch nicht erfolgt. Der Verwaltungsrath hat es sich seither angelegen seyn lassen, den Nachweis zu liefern, daß durch den mit der Hess. Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft vereinbarten Vertrag das Interesse der rechtsrheinischen Seite in keiner Weise gefährdet, wohl aber gefördert werde. Das Streben der Verwaltung der Taunus-Eisenbahn wird immer dahin gerichtet bleiben, den Verkehr mit den rechtsrheinischen Bahnen in thunlichster Weise zu kultiviren und zu fördern, weil die Verwaltung im eigendsten Interesse der Gesellschaft sich aufgefordert fühlen muß, den Verkehr auf ihrer längsten Bahnstrecke vorzugsweise rentabel zu machen und somit den rechtsrheinischen Bahnen sicherlich keinen Verkehr entziehen wird, den sie dahin zu führen vermag.

Der Verwaltungsrath war im vorigen Jahr von der Generalversammlung zur Aufnahme eines Darlehens von 400,000 fl., zur Bestreitung der für den Hauptbahnbau-Gonto pro 1859 vorgesehenen Ausgaben, ermächtigt worden; derselbe fand sich jedoch veranlaßt, von der Aufnahme eines solchen Darlehens noch abzusehen und wird nun die Summe, welche der Hauptbahnbau-Gonto, nach Kürzung der aus dem Haupt-Reserve-Gonto beabsichtigten Tilgung, an den Betriebsfond noch schulden wird, in der zur Ausführung des Vertrags mit der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn in Aussicht zu nehmenden größeren Anleihe ihre Berücksichtigung zu finden haben. Auf diesen Zeitpunkt glaubt der Verwaltungsrath auch die Inbetrachtung der Fortsetzung des zweiten Geleises über die ganze Länge der Taunusbahn, mit Ausnahme der Erdarbeiten, verschoben zu sollen. Die Vorlagen über diese Bedürfnisse werden erfolgen, sobald der Verwaltungsrath dies zu thun im Stande seyn wird.

Der Verwaltungsrath gedenkt auch für die diesjährige Sommerperiode Vereinbarung mit dem Vorstände der Sodener Aktien-Gesellschaft wegen des Betriebes der Höchst-Sodener Bahn zu treffen.

Der Hauptbahnbau-Gonto, welcher sich laut Abschluß von 1858 auf 3,959,898 fl. belief, geht in das Jahr 1859 über mit 4,135,178 fl.

Mit Einschluß von 9000 fl. für Einlösung verlorster Obligationen, des Betrags von 24,844 fl. vom Hauptzinsen-Gonto und 3000 fl. vom Amortisationsfond des Hauptbahnbau-Gonto, betragen die Gesamt-Jahresausgaben in 1859 . . 337,176 fl. und es blieb von der Gesamt-Jahreseinnahme zu 707,148 fl. ein Nettoertrag von 369,972 fl. übrig.

Laut Generalversammlungsbeschlusse wird hiervon eine Dividende von 20 fl. auf jede Aktie vertheilt, 3000 fl. werden dem Pensions-Wittens- und Waisenfonds, 34,972 fl. dem Kapitalreserve-Gonto, 92,000 fl. dem allgemeinen Maschinen- und Transportmittel-Gonto überwiesen. Durch die neue Dotazion wird der Bestand der Pensions-Wittens- und Waisenkasse auf 64,131 fl. erhöht.

## Beitrag. Inland.

**Preußen.** — In der Generalversammlung der Berliner Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnbedarf am 1. April wurde das Resultat des Jahres 1859 als nicht günstig dargestellt. Die Ursachen sind, außer der allgemein gedrückten Lage der Industrie und dem geringen Verkehr der Eisenbahnen folgende: 1) erbitterte Konkurrenz, daher schlechte Preise; 2) viele, aber sehr kleine Bestellungen, welche fabrikmäßiges Arbeiten erschweren, also die Arbeit vertheuern; 3) ungleiche Vertheilung der Arbeiten, Anfangs angestrengte Arbeit mit 1000 Mann, dann Stockung und Reduktion der Arbeiter auf 5—600; 4) hauptsächlich 45,000 Zhr. Kursverluste an der russischen und österreichischen Baluta auf Grund früher abgeschlossener Kontrakte; 5) 4200 Zhr. Ausfall bei einer österreichischen Bahn auf ein Objekt von 20,000 Zhr. zur Vermeidung eines Prozesses vor fremden Gerichten. Der Umsatz war 837 Stück Eisenbahnwagen und 171 andere Militär- und Civilfahrwerke im Gesamtbetrage von 1,298,389 Zhr. gegen 846 Eisenbahnwagen und 77 andere Fahrwerke im Gesamtbetrage von 1,351,980 Zhr. im Jahr 1858. Eine formelle Abschreibung auf Werkzeuge und Maschinen ist in diesem Jahr nicht gemacht worden. Die Feuerversicherung ist abermals theuer zu stehen gekommen. Ehebliche Bestellungen stehen in Aussicht. Der gute Ruf der Fabrik wird auch im Auslande anerkannt. Der Verwaltungsrath ist der Meinung, daß mit Rücksicht auf die gedrückte