

Lage der Industrie und den großen Kursverlust das Resultat, namentlich im Vergleich mit anderen industriellen Establishments, die gesunde Natur dieses Unternehmens beweise und begründete Hoffnung auf eine gute Zukunft gewähre. Der Nettogewinn beträgt 56,250 Thlr., was eine Dividende von 4 1/2 Proz. pro Aktie ermöglicht gegen 7 Proz. im Vorjahr. (Mfz.)

**Freie Städte.** — In der am 15. März abgehaltenen Generalversammlung der Hamburg-Amerikanischen Packettschiffahrts-Gesellschaft wurde eröffnet, daß es trotz der Ungunst des letzten Geschäftsjahres gelungen ist, einen Gewinn von 203,767 M.Vco. zu erzielen, wovon nach Abzug der auf die Prioritäts-Anleihe bezahlten Zinsen mit 114,000 M.Vco. ein Reinertrag von 89,767 M.Vco. übrig bleibt. Hiervon ist für Abnutzung auf einzelne Inventar-Gegenstände 23,319 M.Vco. abgeschrieben und der Saldo mit 66,448 M.Vco. auf „Herabsetzungs-Konto“ transferirt. Dieser „Herabsetzungs-Konto“ wurde durch den Beschluß der Generalversammlung vom 14. Mai v. J., wonach zur Erspargung an Affekuranzkosten 1,000,000 M.Vco. von dem zu Buche stehenden Werthe der Schiffe abgeschrieben werden sollte, ins Leben gerufen. Im Jahr 1858 ergaben die Segelschiffe einen Verlust von circa 21,000 M.Vco., in 1859 einen Gewinn von 29,000 M.Vco. Diese ungünstigen Resultate haben hauptsächlich ihren Grund in der bedeutenden Abnahme der Auswanderung im Allgemeinen und den daraus folgenden außerordentlich niedrigen Passagepreisen, aber auch darin, daß der ganze Verkehr zwischen Hamburg und New-York mehr und mehr von den Dampfschiffen absorbiert wird. Die Einnahmen, welche die Gesellschaft aus der Hamburg-Amerikanischen Post im vorigen Jahre gezogen hat, erweisen nur einen kleinen Zuwachs gegen 1858. Auf die Prioritäts-Anleihe wurden Ende v. J. vertragmäßig 100,000 M.Vco. zurückgezahlt und dieselbe dadurch auf 1,800,000 M.Vco. reduziert. (Mfz.)

**Ausland.**

**Großbritannien.** — Im Vereinigten Königreich Großbritannien waren, die Kolonien nicht mitgerechnet, am 1. Januar 1859 einregistriert 1854 Dampfer, wovon 510 mit 282,403 Tonnen und 68,951 Pferdekraft dem Hafen von London allein angehörten. In 1858 sind 2254 seefahrende Dampfer in die Themse eingelaufen, deren Tonnengehalt 736,365 war. Nächst London besitzen folgende Häfen die größte Anzahl Dampfer:

Liverpool	210 Dampfer mit 91,411 Tonnen und 21,000 Pferdekraft.
Glasgow	164 „ „ 95,118 „ 25,632 „
Sheffels	115, Newcastle 107, Sunderland 74, Hull 67 Dampfer.

Von den britischen Dampfern sind 992 oder mehr als die Hälfte von Eisen, 861 von Holz und 1 von Stahl. 1263 werden durch Räder, 589 durch Schrauben und 1 (der Great Eastern) durch Räder. Schraube in Bewegung gesetzt. Der Great Eastern in London besitzt sowohl den größten Dampfer (Great Eastern mit 18,910 Tonnen) als den kleinsten (den Disowned von 4 Tonnen). Die Bedeutung des Londoner Hafens für die Dampfschiffahrt mag daraus geschlossen werden, daß in 1858 der deklarirte Nettowerth der von London ausgeführten Produkte des Vereinigten Königreichs gegen 29 Millionen Pf.St. ausmachte und daß mehr als die Hälfte der Einfuhrzölle in Großbritannien, deren Betrag in 1858 über 24 Millionen Pf.St. ausmachte, in London bezahlt wurden. In dem Vereinigten Königreich und in den Kolonien zusammen beträgt die Zahl der Dampfer 2239 mit 488,415 Tonnen. Die Anwendung von Stahl für den Schiffbau datirt von 1857, in welchem Jahr die Firma Gehrüder Samuda für Rußland ein Stahlschiff baute; das größte für Seereisen baute derartige Schiff, von derselben Firma gebaut, ist der Jason von 450 Tonn. und 120 Pferden für die russische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. In den neuesten Dampfschiffs-Werften an der Themse mögen gegen 6000 Arbeiter mit dem Bau von Dampfschiffen durchschnittlich beschäftigt seyn. Den größten Dampfschiffsverkehr unterhält London mit Frankreich (in 1858 634 Dampfer mit 150,134 Tonnen), Holland (553 Dampfer mit 185,490 T.), Belgien (332 Dampfer und 105,760 T.), den Hansestädten (296 Dampfer mit 109,896 T.)

— In London besteht eine besondere Telegraphen-Gesellschaft für die Unterhaltung von telegraphischen Verbindungen zwischen den verschiedenen Theilen dieser Riesstadt. Die Centralstation ist in der Thread-needle-Strasse und es mögen bis jetzt ein halbes hundert Stationen, darunter die verschiedenen Eisenbahnhöfe, eröffnet seyn. Der Tarif ist 4 d (12 kr.) für 10 Worte, Bestellung inbegriffen; für vorausbezahlte Rückantwort die Hälfte; ein Telegramm von 20 Worten kostet 6 d. (18 kr.).

**Verkehr deutscher Eisenbahnen.**

K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (174 1/2 Meilen.)					
1860.		1859.		1859.	
Personen.		Güter.		Einnahme.	
Zahl.		Ztr.		fl. öst. W.	
18. März bis 24. März	32,545	873,570	327,501	289,328	
25. „ „ 31. „	30,516	862,784	324,134	286,353	
bis 31. März	408,459	11,859,766	3,981,817	3,439,569	

**Württembergische Staatsbahnen (45.6 Meilen). — Monat März.**

1860		1859	
Personen, Zahl	188,715	182,179	
Güter, Ztr.	679,330.3	696,034.3	
Einnahmen vom Personenverkehr	103,715 fl.	101,215 fl.	
„ „ Güterverkehr	220,854 „	228,743 „	
Gesamteinnahme	324,569 fl.	329,958 fl.	
Minderereinnahme in 1860		5,389 fl.	

**Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Betriebsstrecke 27 Meilen.)**

1860 Monat	Personenverkehr		Güterverkehr		Total- Einnahme fl.
	Anzahl der Pers- onen	Gin- nahmen fl.	Zentner	Gin- nahmen fl.	
März	16989	14198	217896	48517	62716
bis ult. Febr. wurden eingen.	25240	25459	405443	88663	114121
Summa	42229	39657	623339	137180	176837

**Königlich bayerische Staatsbahnen. — Monat Februar 1860.**  
(Bahnlänge 287 Wegstunden.)

196,554 Personen	159,900 fl.
1,137,485 Ztr. Güter (222,352 Ztr. Regieeend.)	456,674 „
Gepäck, Equipagen, Thiere u.	22,336 „
Summa	638,910 fl.

gegen 178,424 Personen, 1,133,576 Ztr. Güter (243,558 Ztr. Regieeendungen) und 562,829 fl. Einnahmen im Februar 1860 bei 280 Stunden Bahnlänge.

**Lübeck-Büchen. — Monat März 1860.**

8,955 Personen (incl. Gepäck)	4,097 Thlr.
135,242 Ztr. Güter; Vieh und Equipagen	8,699 „
Summa	12,796 Thlr.

gegen 8508 Personen, 147,346 Ztr. Güter und 13,344 Thlr. Einnahmen im März 1859.

**Ankündigungen.**

**Bekanntmachung.**

**Lieferung von Eisenbahnrädern und Achsen betreffend.**

Die Lieferung von 340 Paar Eisenbahnrädern mit Achsen soll im Weg des Offerts vergeben werden. Die Bedingungen und Zeichnungen werden auf Verlangen von dieser Stelle und von der Verwaltung der Großh. Eisenbahn-Hauptwerkstätte und des Hauptmagazins dahier mitgetheilt werden.

Die zur Lieferung Lusttragenden haben ihre Angebote längstens bis den 10. April d. J. bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.  
Carlruhe, den 19. März 1860.

**Direktion der Großh. Badischen Verkehrs-Anstalten.  
Zimmer.**

[21—22] Die diesjährigen billigen Material- und Frachtpreise machen es uns möglich Porzellan-Isolatoren zur Telegraphie zu folgenden Preisen offeriren zu können:

Isolirglocken Königl. Preuss. Form 1857 und 1858 à Stück 4 Egr.	
do. do. do. do. mit runden Löchern	
do. do. do. do. à Stück 3 1/2 Egr.	
Doppelglocken do. do. do. 1859 à Stück 6 1/2 Egr.	

bei Entnahme von 10,000 Stück bewilligen wir 10 Proz. Rabatt.  
In Betreff der Güte unseres Fabrikats beziehen wir uns auf die Herren Siemens u. Halske, Herrn Hofmechanikus G. Lewert und auf die k. preuss. Telegraphen-Direktion hieselbst, deren Kundenschaft wir uns seit Jahren erfreuen. Nach gegebenem Modell oder Zeichnung fertigen wir alle vorkommenden Gegenstände bei prompter und billiger Ausführung.

**H. Schomburg & Co.**

Porzellan-Manufaktur in Berlin, Moabit Nr. 20.

[23] Durch alle Buchhandlungen ist zu beziehen:

**Wiegand, A.,** Mathematische Grundlagen für Eisenbahn-Pensionkassen. Für die Eisenbahn-Gesellschaften behufs Reorganisation ihrer Kassen bearbeitet. Preis 1 Thlr.

Obige Schrift ist bereits mehreren Eisenbahn-Pensionkassen zu Grunde gelegt.

Halle.

**H. W. Schmidt's** Verlagsbuchhandlung.

