

7) die Denuncianten dem Denuncianten die Kosten, einschließlich der durch das Vertriebsverbot entstandenen, bis zum Betrage von  $\frac{1}{2}$  derselben zu erstatten bei Vermeidung des Handelsgerichtsbrauchs solidarisch verbunden, wogegen  $\frac{1}{2}$  derselben zwischen dem Denuncianten und den Denuncianten aufgehoben wird.

Von Rechts wegen.

Leipzig, den 23. October 1873.

Das Königl. Handelsgericht im Bezirksgericht daselbst.

Dr. Hagen.

#### Miscellen.

Aus Berlin, 19. Dec. berichtet die Dtsch. Allg. Ztg.: „Der Ausschuss des Bundesrathes für Handel und Verkehr hat beim Bundesrath beantragt, daß über die Fragen, ob und inwieweit die Werke der bildenden Kunst gegen unbefugte Nachbildung in Erzeugnissen der Industrie, der Fabriken, Handwerke und Manufacturen zu schützen seien, ob den Erzeugnissen der Kunstindustrie ein Schutz gegen unbefugte Nachbildung gewährt werden solle, und ob sich die Einführung eines allgemeinen Musterschutzes empfehle, auf Kosten des Reiches eine Enquete stattfinde, und zwar in der Weise, daß die Vorbereitungen dieser Enquete, insbesondere die Auswahl der unter Zuziehung von Commissarien des Reichskanzleramtes über die nach schriftlicher Mittheilung der hauptsächlichsten Fragepunkte mündlich zu vernehmenden Sachverständigen aus dem Stande der Künstler und Industriellen, durch das Reichskanzleramt erfolge.“

Die Eilballen nach dem Rhein. — Seit einigen Wochen ist in Bezug auf die Eilgutbeförderung von Leipzig nach Westdeutschland eine Calamität eingetreten, die hier lebhaft an die Kriegszeit erinnert. Bisher gingen unsere Leipziger Eilballen Freitag 10 Uhr 25 M. mit dem Nachtschnellzuge der Thüringer Bahn ab, trafen am andern Morgen 7 Uhr 3 M. in Frankfurt, Westbahnhof, ein, von wo sie mit den nächsten Zügen nach verschiedenen Richtungen hin befördert wurden, so daß z. B. in Mainz und Wiesbaden um Mittag, in Kreuznach am Nachmittag, in Saarbrücken, Metz, Trier und der Pfalz im Laufe des Sonntags abgeliefert wurde. Diese bevorzugte schnelle Beförderung auf der Thüringischen und Bebra-Hanauer Bahn wurde nun jetzt ohne vorherige Benachrichtigung aufgehoben, und es sagt uns der Beamte der Eilgüterexpedition, auf das Gütertarifbuch in seiner Hand verweisend, „Eilgut hat für je 20 Meilen einen Tag Lieferzeit und der Tag der Aufgabe wird nicht gerechnet“, mithin ist es freilich richtig, wenn wir statt früher in 15—24 Stunden jetzt erst in 4—6 Tagen den Eilballen erwarten dürfen. Daß diese neue Beförderungsweise unmittelbar vor der Weihnachtszeit eingetreten ist, daß man nicht die Rücksicht genommen hatte, die Beteiligten vorher zu benachrichtigen, macht sie doppelt empfindlich. Erst jetzt, am 18. Dec., wird uns seitens der Eilgut-Expedition mitgetheilt, daß die Bücherballen nicht mehr mit dem Nachtschnellzuge, sondern mit dem Personenzuge 7 Uhr 30 M. Abends (12 Uhr 34 M. in Frankfurt) oder dem Eilgüterzuge 10 Uhr 40 M. Abends (6 Uhr 30 M. andern Abends in Frankfurt) abgefertigt würden. Eine Begründung wird officiell nicht gegeben, sie liegt, wenn wir recht unterrichtet sind, in der bisherigen, die Sicherheit gefährdenden Ueberlastung des Nachtschnellzuges, und wenn dies der Fall ist, läßt sich dagegen wenig sagen. Aber — fragen wir — warum werden denn nicht die, selbst mit dem Eilgüterzuge nur 20 Stunden bis Frankfurt brauchenden Ballen von Frankfurt nicht rasch weiter befördert? Denn um von dort nach Wiesbaden, Mainz, Kreuznach u. s. w. zu gelangen — Städte, die von Frankfurt mit einem gewöhnlichen Personenzuge in 1—4 Stunden zu erreichen sind — brauchen unsere Eilballen jetzt 3—5 Tage! In der Beförderung von Frankfurt aus scheint der Knoten zu liegen, dessen Lösung unter allen Umständen versucht wer-

den wird. Die Lösung kann, wenn man guten Willen hat, um so weniger schwierig sein, als sämtliche oben genannte Städte, wie wohl die meisten größeren Städte Westdeutschlands, in directem Güterverkehr mit Leipzig via Bebra-Frankfurt stehen, eine Umkartirung in Frankfurt also nicht nothwendig, nicht einmal zulässig ist. Wird eine Aenderung der bisherigen Lieferzeit nicht erreicht, so ist für den Westen Deutschlands die Postpaketfrage bereits entschieden, dann Alles in postalischen Zehnpsündern, nichts mehr per Bahn!

(Aus einem Brief an die Redaction d. Bl.) . . . Eben, wo ich im Begriff war, das Manuscript meiner „Beiträge“ II. (Aus dem Verkehr einer deutschen Buchhandlung mit den Genossen. 2. Aufl.) abzuschließen und zur Druckerei zu senden, eröffnete sich mir eine dem Besitzer selbst völlig unbekannt Quelle neuen Stoffes. Es hat sich nämlich in Leipzig in dem Besitz eines Ihnen bekannten Freundes noch eine Reihe von Autoren- und Buchhändlerbriefen, sowie Circularen befunden, die erst jetzt wieder ein glücklicher Zufall ans Tageslicht förderte. Sie begreifen, daß ich nun mein Manuscript nochmals vornehme, es verbessere, wo ich verbessern kann, und auch Neues einschalte. Das versprochene sächsische Privileg wird nun wegfallen, da ich Andres und Besseres zu bieten vermag über Reich's erste Zeit und, allerdings mit einem großen Sprung über die 30er und 20er Jahre des 18. Jahrhunderts hinweg, über die Periode, da Johann Ludwig Gleditsch die Weidmannsche Buchhandlung leitete. Wenn durch diese erneute Durchsicht des Manuscriptes sich die Ausgabe der Schrift (wie I. Verlag von J. Rieder hier) etwas verzögern sollte, so wird man das zu entschuldigen wissen.  
Karl Buchner in Gießen.

Aus dem Reichs-Postwesen. — Vom 1. Januar 1874 ab, gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des neuen Tarifs für Paket- und Werthsendungen, beträgt das außer der bisherigen Postvorschußgebühr zu erhebende Porto für Vorschußbriefe (Postkarten, Drucksachen und Waarenproben) ohne Unterschied des Gewichts: auf Entfernungen bis 10 geographische Meilen einschließlich 2 Ngr., und auf alle weiteren Entfernungen 4 Ngr. Für unfrankirte Postvorschußbriefe wird ein Portozuschlag von 1 Ngr. erhoben. Diese Tarifbestimmung kommt zur Anwendung a) im innern Verkehr des Reichs-Postgebiets, b) im Wechselverkehr des Reichs-Postgebiets mit Bayern und Württemberg, c) im Verkehr mit dem Auslande, soweit Vorschußbriefe überhaupt zur Versendung zulässig sind, mithin im Verkehr mit Dänemark, Helgoland, Norwegen, Schweden und der Schweiz.

— Nach einer Verfügung des General-Postamts vom 15. December sind die nach der Bekanntmachung vom 16. November (Börseblatt Nr. 273) eingeführten Formulare zu Post-Paketadressen vom 1. Januar 1874 ab für sämtliche innerhalb des deutschen Reichs-Postgebiets zur Einlieferung kommenden Pakete, und zwar sowohl für die gewöhnlichen und recommandirten Pakete, als auch für die Pakete mit Werthangabe, in Anwendung zu bringen und sollen Begleitadressen anderer Art demnächst von den Postanstalten nicht mehr angenommen werden. In Betreff der Benutzung der Post-Paketadressen wird auf die Bekanntmachung vom 16. November verwiesen. Im Besonderen aber wird darauf aufmerksam gemacht, daß das Einlegen offener oder geschlossener Briefe in die Pakete nur bei den Versendungen innerhalb Deutschlands, sowie nach Oesterreich-Ungarn gestattet, dagegen bei den Paketen nach anderen Ländern nicht zulässig ist. Der Coupon der Post-Paketadressen darf zu brieflichen Mittheilungen im Verkehr innerhalb Deutschlands, sowie nach Oesterreich-Ungarn, der Schweiz, Norwegen, Schweden, Dänemark und Helgoland verwendet werden; bei Paketen nach anderen Ländern ist nur die Angabe des Namens und Wohnorts des Absenders gestattet.