

die Eisenbahnen in ihrer Zersplitterung zu disponiren und in einzelnen Fällen sogar viel rascher, wie im Eisenbahn-Verkehr üblich, zu befördern vermag.

In dem steten Wachsen des Postpäckerei-Verkehrs dürfte für die Eisenbahnen die Aufforderung liegen, es der Post wenn nicht vor-, so doch nachzuthun und demgemäß die Concurrenz wenigstens in Betreff der Paketbeförderung nach allen Eisenbahn-Stationen in vollem Umfange aufzunehmen, zu dem Ende aber das jetzige schwerfällige Expeditionsverfahren abzustreifen, dafür das der Post anzunehmen und außerdem die Taxen so erheblich zu ermäßigen, daß das Publicum in seinem eigenen Interesse, in Betreff des kleinen Paketverkehrs sich gern der Eisenbahn bedient.

Ein solches Vorgehen ist aber auch für die Eisenbahnen durchaus nicht so schwierig, zumal dieselben den hierzu erforderlichen Apparat bereits in ihren Gepäc- und Eilgut-Expeditionen besitzen und die theilweise sogar schon vorhandenen Eilgüterzüge eine ganz vortreffliche Einrichtung für die Paketbeförderung bilden.

Um eine prompte und zweckentsprechende Beförderung zu sichern, die Bestätigung vorzubereiten und wenn nöthig, Umpeditionen schon unterwegs vorzunehmen, erscheint es wünschenswerth, gleich wie bei der Post und wie dies theilweise auch schon bei den Rheinischen Bahnen geschieht, ambulanten Expeditionsdienst einzurichten und hierdurch gleichzeitig die heute schon hinsichtlich des Stückgüter-Verkehrs unzulängliche Packmeister-Begleitung in zweckentsprechender Weise umzugestalten.

Was nun den Tarif anlangt, der von den Eisenbahnen für den Fall der Aufnahme der Concurrenz einzuführen sein würde, so empfiehlt es sich, die bei der Post zwischen Francatur und Ueberweisung bestehende Portodifferenz zu beseitigen und außerdem die Tage so zu normiren, daß sie billigere Sätze wie die der Post ergibt, den Eisenbahnen aber trotzdem im großen Ganzen wenigstens gleiche Einnahmen wie aus dem Eilgutverkehr sichert.

Der nachstehende Tarif, dessen Anwendung so lange zu geschehen hätte, bis sich nach dem Eilguttarif eine billigere Fracht ergäbe, dürfte das Richtige treffen.

		Pro Paket				
		bis 10	bis 20	bis 50	bis 100	bis 150
		Meilen				
		Mark	Mark	Mark	Mark	Mark
Von	1 bis incl. 5 Kilogr.	0,20	0,40	0,40	0,40	0,40
"	über 5 " " 6 "	0,25	0,50	0,60	0,70	0,80
"	" " 6 " " 7 "	0,30	0,55	0,80	0,90	1,10
"	" " 7 " " 8 "	0,35	0,60	1,00	1,10	1,40
"	" " 8 " " 9 "	0,40	0,65	1,20	1,40	1,80
"	" " 9 " " 10 "	0,45	0,70	1,40	1,70	2,20
"	" " 10 " " 15 "	0,50	0,80	1,60	2,00	2,80
"	" " 15 " " 20 "	0,55	1,00	2,00	3,80	4,90

Die Frachtzuschläge bei Werth und Interesse-Declarationen, sowie bei Provisionen für Nachnahmen werden lediglich nach den Bestimmungen des Betriebs-Reglements bezw. nach den Eisenbahn-Tarifen zu berechnen und für sperrige Sendungen, gleich wie bei der Post, die 1½fache Fracht in Ansatz zu bringen sein.

Zur Berechnung der Entfernungen müßte, wie bei jeder Post-Anstalt, auch für jede Eisenbahn-Annahmestelle eine Entfernungsnachweisung aufgestellt und diese mit der der Post, der Concurrenz wegen in Uebereinstimmung gehalten werden.

Die Eisenbahnen würden durch die Einführung eines Bonentaris für den Kleinverkehr zu einem richtigen Urtheil über die Nützlichkeit derselben auch für den Eil- und Frachtgut-Verkehr gelangen

und könnte dadurch Anstoß zu einer vollständigen Umwälzung des heutigen Frachtentaris und des Abrechnungsverfahrens gegeben werden.

Möchte der gegenwärtige Aufsatz seinen Zweck nicht verfehlen und die Eisenbahn-Verwaltungen zu einer kräftigen Aufnahme der Concurrenz veranlassen.

Sollten die Eisenbahnen vorstehenden Vorschlag annehmen, so würde dem Buchhandel der große Vortheil erwachsen, nicht nur kleine Pakete billiger zu erhalten als jetzt durch die Post, sondern namentlich bei größeren Paketen eine sehr wesentliche Portomäßigung zu erzielen und hierdurch die so unangenehme Zersplitterung des Paketverkehrs umgehen zu können.

Nach dem jetzigen Postpaketportotarif kosten Pakete von 20 Kilogr.

bis 10 Meilen	1 M. — Pf. (also 45 Pf. mehr).
von über 10 bis 20	" 2 " — " (also 1 M. mehr).
von über 20 bis 50	" 3 " 50 " (also 1 M. 50 Pf. mehr).
von über 50 bis 100	" 5 " — " (also 1 M. 20 Pf. mehr).
von über 100 bis 150	" 6 " 50 " (also 1 M. 60 Pf. mehr).

#### Miscellen.

Professor J. Janssen in Frankfurt a. M. ist, wie die Literarische Rundschau meldet, von befreundeter Seite ein überaus reicher, bisher ungehobener literarischer Schatz, bestehend aus mehr als 2000 noch ungedruckten Briefen aus dem Kreise von Friedrich Leopold und Christian v. Stolberg, der Fürstin Gallizin, der Brüder Droste v. Wischering, Claudius, Klopstock u. zur Verfügung gestellt worden. Sämmtliche Briefe gruppiren sich um Friedrich Leopold v. Stolberg, dessen Wesen und Wirken erst jetzt durch Bearbeitung und Herausgabe derselben in seiner Vielseitigkeit hervortreten wird. Auch in politischer Beziehung soll der Briefwechsel für die Geschichte von 1789—1818 von höchstem Interesse sein.

Ein neues Surrogat für die Papierfabrikation. — Nach vielen Versuchen hat man nunmehr den industriellen Werth der Alfa, einer Pflanze, welche in den algerischen Hochebenen wild wächst, erkannt. Diese Faserpflanze ist geeignet, die Lumpen in der Papierfabrikation zu ersetzen, indem sie dieser Industrie ein neues Surrogat für den ursprünglichen Rohstoff zuführt. In ganz Algier besteht kein regelmäßiger Markt für den Absatz dieses wichtigen Products. Die nach Quantität und Qualität sehr geringe Waare, welche bisher in den Handel gekommen ist, wurde von den Eingeborenen in kleinen Partien an Zwischenhändler verkauft. Und dennoch sind unter diesen sehr primitiven Verhältnissen im Jahr 1874 allein über 60,000 Tonnen (à 20 Ctr.) dieser Pflanze zusammengebracht worden. In Algier sind mehr als 4 Millionen Hektar mit dieser Pflanze bedeckt, welche einen unermesslichen Reichthum repräsentirt, und bisher vollständig vernachlässigt worden ist. Um diesen Werth für die Industrie nutzbar zu machen, müßten Eisenbahnen gebaut und Dörfer angelegt werden, wo die zum rationellen Anbau der Pflanze nöthigen Arbeiter untergebracht werden könnten. Nach zuverlässigen Mittheilungen könnte bei geregelterm Betrieb auf einen jährlichen Ertrag von 1000 Mgr. Alfa per Hektar gezählt werden und 1 Arbeiter 44 Tonnen (880 Ctr.) trockene Faser jährlich einheimen, so daß zur Ausbeutung eines Flächenraums von 300,000 Hektar eine europäische Bevölkerung von 6—7000 Seelen nöthig würde. Binnen wenigen Jahren werden 4 verschiedene Eisenbahnlunien zu den Hochebenen führen, wo die Alfa-Pflanze daheim ist, wodurch zunächst ein billigerer Transport des Rohmaterials ermöglicht werden wird. Eine französisch-algerische Gesellschaft hat bereits den Bau der Linie von Arzew nach Saida in Angriff genommen, und alles bereitet sich zur Unterstützung eines wohlorganisirten Betriebs dieses bedeutenden Unternehmens vor.

(Journal officiel français.)