

Da die Uebersicht des schottischen Eisengeschäftes das größte Interesse für Deutschland hat, so folgen hier noch die nachstehenden Details und zwar die Uebersicht von 1857 aus dem „Mining Journal“ vom 9. Januar d. J.:

	1856:	1857:
Vorrath vom Jahr 1855	130,000 £.	120,000 £.
Produktion vom J. 1856	880,000 „	918,000 „
In's Ausland ausgeführt	258,589 £.	294,232 £.
Küstenweis verschifft und auf den Eisenbahnen versendet	245,000 „	239,500 „
Im Inlande verbraucht	372,500 „	314,261 „
blieben Vorräthe	133,911 £.	190,000 £.

Die Einfuhr war 1856 folgende: Roheisen 1867 £., Stabeisen 51,935 £. (hauptsächlich aus Schweden, sogenanntes Danemoraerisen zur Fabrikation der besten Gusstahlorten); geprüftes Eisen 1424 £., altes Bruch Eisen 1490 £., Stahl (aus Schweden) 1599 £.

Die Ausfuhr im Jahr 1856 betrug:

Roheisen	357,326 Tons
Stabeisen	673,077 „
Bolzen- und anderes feines Stabeisen	28,796 „
Gusswaaren	72,394 „
Eisendraht	9,190 „
Außer verschiedener Art und Größe	28,146 „
Reiß-, Band- und Spurfranzosen	38,659 „
Nägeln	11,281 „
Anderer Sorten, ercl. Gesäße	172,204 „
Altes Eisen	25,969 „
Stahl in Stäben	21,858 „

Die wichtigsten Abnehmer des britischen Eisens sind die Vereinigten Staaten, Frankreich, Holland, Deutschland. Von dem schottischen Roheisen gingen 1856: 56,277 £. nach den Vereinigten Staaten, 13,611 £. nach britisch Nordamerika, 55,060 £. nach Deutschland, 32,574 £. nach Holland, 10,756 £. nach Spanien und Portugal; alle übrigen Exporten sind geringer.

Die Eisenpreise waren auf den wichtigsten Metallmärkten im Jahr 1856 pro Tonne folgende:

	Niedrigster Preis.	Höchster Preis.
Stabeisen in London	8 Pf. St. 10 Sh. 9 Pf. St. — Sh.	— Sh.
„ „ Wales	7 „ 10 „ 8 „ — „	— „
„ „ Liverpool	8 „ 5 „ 8 „ 12 1/2 „	— „
„ „ Staffordshire	9 „ — „ 9 „ — „	— „
Eisenbahn-Schienen in Staffordshire	8 „ — „ 8 „ 10 „	— „
„ „ „ Wales	7 „ — „ 8 „ 10 1/2 „	— „
Schienenstühle	4 „ 10 „ 5 „ — „	— „
„ am Clyde	4 „ 10 „ 5 „ — „	— „
Fruchroheisen in Staffordshire	4 „ — „ 4 „ 10 „	— „
„ „ „ Wales	3 „ — „ 3 „ 10 „	— „
„ „ „ Schottland	4 „ 5 „ 4 „ 15 „	— „
„ „ „ Cleveland	3 „ 8 1/2 „ 3 „ 12 1/2 „	— „

### Schweizerische Eisenbahnen.

Ueber die Betriebsergebnisse der Schweizerischen Nordost- und Centralbahn im abgelaufenen Betriebsjahr entnimmt der Aktionär einem Badener Blatt nachstehende vergleichende Zusammenstellung:

	Nordostbahn.	Centralbahn.
Die durchschnittlich betriebene Bahnlänge war	134,6 Kil.	153,8 Kil.
Ginnahme von Personen	1,293,548.72 Franken.	1,726,082.98 Franken.
„ „ „ pro Kilom.	9,610.32	11,224.21
Ginnahme von Gütern	1,042,429.91	511,295.21
„ „ „ pro Kilom.	7,744.65	3,324.78
Ginnahme von Diverfen	—	5,813.35
„ „ „ pro Kilom.	—	38.06
Gesamteinnahme	2,335,978.63	2,243,221.44
„ „ „ pro Kilom.	17,354.97	14,587.21
Personenbillets	927,449 Stück	1,134,994
„ „ „ pro Kilom.	6,891	7,381
Jeder Reisende hat eingebracht	Fr. 1.40	1.52
Güter wurden transportirt	3tr. 2,970,790	1,809,396
„ „ „ pro Kilom.	22,145	11,767
Jeder 3tr. hat eingebracht	Fr. 0.35	0.28
Betriebskosten (für Nordostbahn approximat.)	936,090	980,000
Betriebskosten betragen von den Ginnahmen	% 40	43.7
Reinertrag im Ganzen	Fr. 1,400,000	1,260,000
„ „ „ pro Kilom.	10,400	8,220

Das im Betrieb gestandene Kapital be:	Nordostbahn.	Centralbahn.
trägt approx.	Fr. 31,000,000	34,000,000
„ „ pro Kilom.	230,000	221,000
Dies Kapital hat sich daher verzinst mit %	4.50	3.70

### Literatur.

Das deutsche Eisenbahnrecht mit besonderer Berücksichtigung des Aktien- und Expropriationsrechtes. Von Julius Herrmann Beschorner, Königl. Sächs. Finanzprokurator und Rechtsanwalt in Dresden. Erlangen. Verlag von Ferdinand Enke. 1858.

„Der Erfindungs- und Spekulationsgeist der Privat-Industrie,“ — sagt der Verfasser im Vorwort zu dem vorliegenden Buch, — „unbekümmert darum, ob mit seinem Fluge Wissenschaft und Gesetzgebung in Bezug auf die Regelung der neu entstehenden Rechtsverhältnisse gleichen Schritt halten könnten, eilte denselben weit voraus und hinterließ die jungen Erzeugnisse seiner Produktionskraft als vollendete Thatfachen, deren Behandlung und weitere Ausbildung in theoretischer Hinsicht den Männern von Fach anheimstellend.“ Neben dem Zwecke, dem praktischen Juristen, dem Staatsmanne, dem akademischen Lehrer, dem Eisenbahnbeamten und dem ganzen mit der Eisenbahnverwaltung verkehrenden Publikum ein Handbuch zu gewähren, welches ihnen Auskunft ertheilt, so oft sie sich über ein das Eisenbahnwesen betreffendes rechtliches Verhältniß Aufklärung verschaffen wollen, hat der Verfasser noch den weiteren gleich wichtigen Zweck vor Augen gehabt, durch die Darstellung und Vergleichung der verschiedenen Gesetzgebungen Deutschlands in Bezug auf das Eisenbahnwesen und der praktischen Erfahrung, die man mit dieser oder jener gesetzlichen Bestimmung gemacht, die allmähliche Einheit und Gleichmäßigkeit des Eisenbahnrechts in Deutschland anzubahnen, wie dies in ähnlicher Weise vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen in Bezug auf Verwaltung, Betrieb und Technik angestrebt wird.

Das Buch zerfällt in 8 Abtheilungen und behandelt: 1) die Konzessionsbedingungen bei Erbauung von Privateisenbahnen (§§. 1—12); 2) die Entstehung der Eisenbahn-Gesellschaften durch Aktienvereine. Aktienrecht. Organisation. Statuten (§§. 13—57); 3) die Zwangsabtretung des Grundeigentums zum Zweck der Anlegung von Eisenbahnen (§§. 58—90); 4) die strafgesetzlichen Bestimmungen in Bezug auf Eisenbahnen und Telegraphen (§§. 91—103); 5) die Polizei der Eisenbahnen und Telegraphen (§§. 104—117); 6) den Betrieb der Eisenbahnen, die Transportbedingungen und das rechtliche Verhältniß der Eisenbahnstationen zu denen, welche sich derselben bedienen (§§. 118—130); 7) das Eisenbahnwesen in seiner Beziehung zur Besteuerung, zum Zollwesen, zur Post und zur Militärverwaltung (§§. 131—134); 8) das Telegraphenwesen.

Der Verfasser bekundet in seinen Darstellungen überall eine genaue Kenntniß der einschlagenden Literatur und ein richtiges Verständniß der behandelten Materie; dabei ist die Darstellung klar und bündig. Es ist nicht zu bezweifeln, daß das Buch sehr viel und mit Nutzen zu Rathe gezogen und deshalb allgemein willkommen heißen werden wird.

### Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 12. Januar 1858.

Vorsitzender: Herr Hagen; Schriftführer: Herr H. Wiebe.

Das Protokoll der Sitzung vom 8. Dezember v. J. wird vorgelesen und angenommen. Der Vorsitzende theilt den Eingang mehrerer Schreiben mit, darunter einen Erlaß Sr. Excellenz des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, mit welchem der Verein das von der K. Kommission für den Bau der Kreuz-Küstrin-Frankfurter Eisenbahn bearbeitete, und als Manuskript gedruckte Werk über die Bau-Anlagen dieser Bahn als Geschenk überwiesen wird. — Herr Cornelius Franke, der als Gast in der Versammlung anwesend ist, zeigt das Modell einer, nach einem amerikanischen Patent erbauten Feuerspritze vor, und erläuterte die Eigenthümlichkeiten dieser Konstruktion; Herr Franke empfahl diese Spritze, welche sich durch Einfachheit, gute Leistung und einen mäßigen Preis auszeichne auch als Stationspritze für Eisenbahnhöfe. — Herr Plathner hielt einen Vortrag über eine, von ihm angegebene Methode die Durchbiegung belasteter Brücken und Viadukte zu messen, die darauf beruht, daß die bei bewegter Last entstehenden veränderlichen Durchbiegungen sofort sich mittelst eines Stiftes als Curven aufzeichnen lassen. Herr Plathner hat diese Methode bei der Untersuchung der nach dem Brande wieder aufgebauten Brücke der Magdeburg-Wittenberger Bahn zu Magdeburg angewandt, und legte dergleichen Curven zur Ansicht vor, erläuterte auch die Konstruktion dieser Brücke. — Herr Koch hielt einen ausführlichen Vortrag über