

zu benütenden Weg berechnet wird. Aus dem Umfange, daß bei einer Depesche eine ungewöhnliche oder von der Bestimmung des Absenders abweichende Art der Beförderung stattgefunden hat, kann ein Anspruch auf Erstattung von Telegraphengebühren nicht hergeleitet werden.

Gebühren für Weiterbeförderung von Depeschen. §. 18. Die Gebühren für die Weiterbeförderung der Depeschen von der letzten Vereinstation werden jedesmal bei der Aufgabe mit erhoben und betragen: a) für die Beförderung per Post 8 Sgr. = 24 kr. österr. = 28 kr. süddeutsch = 47 Cent niederländisch, für welche Gebühr innerhalb der deutsch-österreichischen Postvereinstationen (zu welchen das Königreich der Niederlande nicht gehört) die Beförderung und Bestellung als Expresbrief erfolgt. b) Für die Beförderung durch Expresboten bis zu einer Entfernung von 2 Meilen 24 Sgr. = 1 fl. 12 kr. österr. = 1 fl. 24 kr. süddeutsch = 1 fl. 40 Cent. niederländisch. c) Für die Beförderung durch Eisenbahnbetriebs-Telegraphen, nach Maßgabe der in den bezüglichen Staaten bestehenden Bestimmungen, ohne Rücksicht auf Wortzahl und Entfernung 18 Sgr. = 54 kr. österr. = 1 fl. 3 kr. süddeutsch = 1 fl. 5 Cent. niederländisch. d) Für die Beförderung durch Boten auf mehr als zwei Meilen oder mittelst Eskafetten die hierfür wirklich erwachsenden Auslagen. Ist der Betrag der Auslagen für Boten- oder Eskafettenbeförderung nicht im Voraus bekannt, so ist von dem Aufgeber eine zur Deckung des mutmaßlichen Betrages ausreichende Summe zu deponiren, von welcher der Ueberrest nach 5 Tagen zurückgefordert werden kann. Dieses Depositem soll bei jeder Depesche pro Meile betragen 24 Sgr. = 1 fl. 12 kr. österr. = 1 fl. 24 kr. süddeutsch = 1 fl. 40 Cent. niederländisch. Die Telegraphenstation, bei welcher die Depesche den Telegraphen verläßt, wird der Aufgabestation die Höhe des Betrages der Boten- oder Eskafettengebühr möglichst schnell auf telegraphischem Wege mittheilen, worauf die Abrechnung mit dem Aufgeber über den hinterlegten Betrag sofort stattfindet.

Depeschen an mehrere Adressaten. §. 19. Jede Depesche kann an mehrere Adressaten zugleich gerichtet werden. Ist die Depesche bei einer und derselben Adressstation für mehrere Adressaten auszufertigen, so tritt der Beförderungsgebühr eine Vervielfältigungsgebühr hinzu. Diese beträgt für die zweite und jede weitere Ausfertigung je nach der bei der Aufgabestation bestehenden Währung 6 Sgr., 18 kr. österr., 21 kr. süddeutsch, 35 Cent. niederländisch. Ist die Depesche dagegen nach verschiedenen Adressstationen zu befördern, so wird dieselbe als so viele einzelne Depeschen behandelt und tarirt, wie Adressstationen angegeben sind, in der Weise, daß von der Aufgabestation bis zu jeder Adressstation die volle Beförderungsgebühr in Ansatz kommt.

Verlangen der Rückantwort. §. 20. Dem Aufgeber einer Depesche ist gestattet, bei Aufgabe derselben zugleich die Gebühr für die Rückantwort, unter Festsetzung einer beliebigen Wortzahl zu hinterlegen. Die Depesche muß in diesem Falle nach der Adresse die Notiz enthalten: „für . . . Worte Antwort bezahlt.“ Enthält die Depesche weniger Worte, als wofür die Gebühren bezahlt sind, so wird gleichwohl nichts zurückerstattet. Enthält sie mehr Worte, als bezahlt sind, so ist sie als eine neue Depesche zu betrachten und vom Antwortgeber zu bezahlen. Erfolgt binnen 10 Tagen, vom Tage der Aufgabe an gerechnet, keine Antwort, oder hat der Antwortgeber, wegen Ueberschreitung der Wortzahl, die Antwortdepesche selbst bezahlt, so kann der Aufgeber der ersten Depesche die von ihm hinterlegte Rückantwortgebühr zurückverlangen, hat aber 6 Sgr. = 18 kr. österr. = 21 kr. süddeutsch = 35 Cent. niederländisch zu erlegen. Noch weitere 5 Tage über die obigen 10 Tage werden für die Rückforderung der hinterlegten Rückantwortgebühren gestattet. Wird die anberaumte Frist vom 15. Tage versäumt, so verfallen die hinterlegten Gebühren.

(Schluß folgt.)

Beitung.

Inland.

Oesterreich. — Nach dem vom österreichischen Lloyd herausgegebenen „Annuario marittimo“, zählte die österreichische Handelsmarine am Schluß des Jahres 1857 . . . 9590 Fahrzeuge, im Gesamtgewicht von 354,177 Tonnen (gegen 9905 von 338,628 Tonnen im Jahr 1856). Darunter befanden sich 678 Segelschiffe langer Fahrt von 251,571 Tonnen (gegen 651 von 233,776 Tonnen im Jahr 1856), und 467 große Küstenfahrer von 42,644 Tonnen (gegen 504 von 45,020 Tonnen im Jahr 1856). Die Zahl der Fischerbarken hat sich von 2683 mit 11,788 Tonnen im Jahr 1856 auf 2317 von 9506 Tonnen vermindert. Die Zahl der Dampfer beträgt 61 von 22,062 Tonnen, gegen 53 von 17,608 Tonnen im Jahr 1856. Auf den 48 während des Jahres 1857 thätigen Werften wurden 124 Segelschiffe, 1 Dampfer und 290 Barken, zusammen von 35,326 Tonnen im Werth von 2,849,250 fl. neu gebaut. Die k. Kriegsmarine zählt 4 Segelregatten, 3 Schraubenregatten, 5 Segelkorvetten,

1 Schraubenkorvette, 5 Briggs, 9 Räderdampfer, 3 Goletten, 4 Breitchooner, 12 Kanonenboote, 13 Yenichen, 7 Transportschiffe, 4 Lagunenfahrzeuge; und im Bau: 1 Linienschiff, 1 Schraubenkorvette, 1 Schraubenyacht, 1 Schraubenchooner.

Preußen. — Nach der „Zeit“ hätte die k. preussische Regierung die zwischen den Rheinverstaaten in Betreff der Kölner Brückenfrage bestandene Meinungsdivergenz erledigt. Die von den übrigen Uferstaaten gewünschte Erhöhung der Brücke auf 53' über Kölner Pegel soll gewährt, die bedeutende Entschädigung, welche für die Schiffer in Anspruch genommen ist, soll geleistet, und zwar von Preußen allein geleistet, auf die Erhebung jeder Gebühr für die Passage sowohl der stehenden als der Schiffsbrücke, so lange die letztere noch erhalten wird, soll verzichtet werden. Für die von preussischer Seite zur Benutzung der Schifffahrt für die Dauer der Uebergangsperiode zu errichtenden Krähnen sollen die Schiffer keinerlei Abgaben entrichten.

Ausland.

Schweden. — Unter dem 20. März hat der König einen Ausschuss ernannt, um Voruntersuchungen für neue Eisenbahnlinsen anzustellen; der Vorsitzende des Comitè's ist Oberst Ericson. Diese Untersuchungen werden folgende Eisenbahnlinsen umfassen: die Vereinigungslinie zwischen den beiden von Stockholm und Göteborg ausgehenden und schon in Angriff angenommenen Theilen der westlichen Stammbahn, die von Göteborg bis Klingras fertig ist, und deren Strecke von Stockholm bis Cathrineholm im Süden des Mälaren schon angefangen; die Richtung der südlichen Stammbahn theils von Falköping durch Jönköping, theils von dem Finja-See in Schonen durch Smaland; die Richtung der östlichen Stammbahn von Cathrineholm über Norrköping und Linköping sammt ihrer Vereinigung mit der südlichen Stammbahn; die nördliche Stammbahn von Stockholm nach Upsala und Sala zu einem Punkt der Geste-Dala Eisenbahn; die Richtung der Eisenbahn durch die Hauptstadt; die Richtung der nordwestlichen Stammbahn durch Wärmlands Städte, Christinehamn und Carlstad, an die norwegische Grenze; eine Verbindungsbahn zwischen Derobro und Åsternund, und zuletzt eine Verbindungsbahn von Sala in südwestlicher Richtung zwischen den nördlichen und westlichen Stammbahnen. Es erhellt hieraus wie sich das große Eisenbahnetz Schwedens künftighin gestalten wird. Von Malmö im Süden und Göteborg im Westen werden zwei Bahnstrecken ausgehen, von welchen erstere, durch Schonen und Schaland gezogen, von Jönköping, beim südlichen Ende des großen Wettersees, nach Falköping in Westergötland sich fortsetzt, in diesem Punkte mit der westlichen sich vereinigen wird. Die westliche Bahn setzt dann ihren Lauf fort zwischen den großen Seen Venern und Wetteren, passiert bei Åsternund das nördliche Ende von Wetteren, und geht weiter durch Nerike und Südermanland, im Süden der großen Seen Hjelmaren und Mälaren, bis Stockholm. Eine Verbindungsbahn zwischen Åsternund und Derebro soll diese Bahn mit der schon fertigen Strecke im Norden der Hjelmaren zwischen Derebro und Arboga verbinden, während eine westliche Fortsetzung der Derebro-Arbogabahn durch Wärmland nach Norwegen führen wird. Dazu kommt noch eine von Cathrineholm auf dem Wege nach Stockholm zu den großen Städten Westergötlands, Norrköping und Linköping führende, mit dieser in Verbindung stehende Bahn. Nördlich von Stockholm ist die Bahn zwischen der ansehnlichen von 12,000 Menschen bewohnten Handelsstadt Geste und der Grenze von Dalarna schon fertig, und es werden gegenwärtig Untersuchungen angestellt, um Upsala mit Stockholm und Geste durch eine Bahn zu verbinden, vermuthlich um die Autorisation zur Anlegung dieser Bahn vom nächsten Reichstag zu erlangen. Dazu kommen noch einige schon fertig gewordene Bahnen, theils für Lokomotiv, theils für Pferdekraft, z. B. die von Derebro nach dem Bergstädtchen Nora gehende, zwei kleinere in Westergötland, acht in Wärmland, ein paar in Nerike, alles beweisend daß, obwohl Schweden erst spät angefangen Eisenbahnen zu bauen, es doch in dieser Hinsicht bald mit den übrigen Ländern Europa's gleichen Schritt halten wird. (M. 3.)

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. k. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (153 1/2 Meilen.)					
	Personen.	Güter.	Einnahme.	1857.	1857.
1858	Zahl.	Ztr.	fl. C.M.	fl. C.M.	fl. C.M.
26. März bis 1. April . . .	39,397	507,277	250,570	202,417	
bis 1. April 1858 . . .	383,003	6,954,263	3,091,951	2,547,817	
Lübeck-Büchen. — Monat März 1858.					
	7,779 Personen (incl. Gepäck)			3,857 Thlr.	
	90,850 Ztr. Güter; Vieh und Equipagen			5,810 „	
				Summa . . .	9,667 Thlr.
gegen 9,074 Personen, 120,651 Ztr. Güter und 12,098 Thlr. im März 1857.					
Mithin 1858 weniger 2,431 Thlr.					

Redaktion: C. Engel und E. Klein. — In Kommission der J. B. Metzler'schen Buchhandlung in Stuttgart.

