

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

# Eisenbahn-Beitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuss. Cour. für den Jahrgang — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gehaltenen Zeitspalt. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. W. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

26. August 1858.

Nro. 34.

**Inhalt.** Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. I. Tagesordnung der am 13. September 1858 in Triest zusammentretenden Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. II. Kommissions-Bericht zu Nr. II. der Tagesordnung betreffend die auf das Vereins-Güter-Reglement bezüglichen Anträge. — Eisenbahnbau. Eypelbrücke bei Szob in Ungarn. — Dampf-schiffahrt. — Zeitung. Inland. Oesterreich. — Ankündigungen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

I.

**Tages-Ordnung der am 13. September 1858 in Triest zusammentretenden General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**

I. Vorlegung des Jahresberichts der geschäftsführenden Direktion und Beschlussnahme über einzelne Gegenstände desselben.

II. Verathung der Anträge, welche sich auf den Güterverkehr resp. das Vereins-Güter-Reglement beziehen. Sie betreffen:

- 1) Erweiterung der Entschädigungs-Verpflichtung der Eisenbahn-Verwaltungen bei Ueberschreitung der Lieferfristen;
- 2) Unzulässigkeit der Nachnahme bei frankirten Sendungen;
- 3) Bestimmung einer Präklusivfrist für Abhebung der Nachnahme bei der Aufgabe-Station.

Kommission:

1. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft,
2. General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten,
3. Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft,
4. Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft,
5. Herzogl. Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direktion,
6. K. Hannoversche General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen,
7. Direktorium der Magdeburg-Göthen-Halle-Leipziger G.V.-Gesellschaft,
8. Königl. Preuss. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn,
9. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft,
10. Königl. Preuss. Direktion der Saarbrücker Eisenbahn,
11. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

III. Vorlegung der neuen Redaktion des Vereins-Reglements resp. der Vorschriften für die Personen-, Reisegepäck-, Leichen-, Equipagen- und Uhlere-Beförderung auf den zum Vereine gehörenden Eisenbahnen.

Kommission:

1. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft,  
u. s. w. wie ad II. dieser Tagesordnung.

IV. Verathung des revidirten und neu redigirten Vereinsarten-Reglements. (Hiermit im Zusammenhange steht Nr. V. der Tagesordnung.)

Kommission:

1. Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft,
2. Herzogl. Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direktion,
3. Direktion der a. v. Kaiser-Ferdinands Nordbahn,
4. Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie,
5. Königl. Preuss. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn,
6. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft,
7. Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft,  
als geschäftsführende Direktion des Vereins,
8. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft,
9. Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, III. Abtheilung etc.
10. K. K. Oesterreichisches Ministerium für Handel etc.,
11. Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft,
12. K. Hannoversche General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen.

V. Abänderung des Vereins-Statuts hinsichtlich der, die Theilnahme am Vereine betreffenden Bestimmungen. (Siehe Nr. IV. der Tagesordnung.)

Kommission:

1. Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft,
2. General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten,
3. K. Hannoversche General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen,

4. Direktion der a. v. Kaiser-Ferdinands Nordbahn,
5. Direktion der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft,
6. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft,
7. Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft.

VI. Beschlussnahme über die vom Vereine an die Staats-Regierungen zu richtenden Anträge, die durch den Eisenbahn-Verkehr bedingten Abänderungen der Zollordnung betreffend.

Kommission:

1. Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, III. Abtheilung etc.,
2. Direktion der Großherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten,
3. General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten,
4. Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft,
5. Direktion der a. v. Kaiser-Ferdinands Nordbahn,
6. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft,
7. Direktorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft,
8. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft,
9. Königl. Preuss. Direktion der Saarbrücker Eisenbahn,
10. Königl. Preuss. Direktion der Wilhelms-Bahn.

VII. Beschlussnahme darüber, ob für die in der Münchener Generalversammlung (Nr. VII. 1. des Protok.) beschlossene Vermehrung der eingegangenen Zeichnungen von Gitter- und Kettenbrücken etc. die veranschlagten Kosten zu bewilligen sind.

Auf Antrag des vorsitzenden Mitgliedes der technischen

Kommission,

des K. K. Oesterreichischen Ministeriums für Handel etc.

VIII. Vorlegung der neuen Redaktion der Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, der Sicherheits-Anordnungen und der Einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den Vereineisenbahnen.

(Die im Februar 1850 vereinbarten Bestimmungen wurden von der Versammlung der Deutschen Eisenbahn-Techniker zu Wien im Mai 1857 revidirt und ergänzt, und nach Maßgabe der von den Vereins-Verwaltungen beantragten Abänderungen von der technischen Kommission im Juni 1858 anderweitig redigirt.)

Kommission:

1. K. K. Oesterreichisches Ministerium für Handel etc.,
2. Direktion der Großherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten,
3. General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten,
4. Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft,
5. Direktion der a. v. Kaiser-Ferdinands Nordbahn,
6. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft,
7. Direktorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft,
8. Central-Direktion der Main-Weiser Bahn,
9. Königl. Preuss. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn,
10. Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreich. Staats-G.V.-Gesellschaft,
11. Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, III. Abtheilung etc.,
12. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft,
13. Königl. Preuss. Direktion der Westphälischen Eisenbahn,
14. Königl. Württembergische Central-Behörde für die Verkehrs-Anstalten,
15. Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft,  
als geschäftsführende Direktion des Vereins.

IX. Berichterstattung über die Wirksamkeit der einzelnen, innerhalb des Vereins bestehenden besonderen Verbände.

Kommission:

Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft.

X. Rechnungslegung der geschäftsführenden Direktion.

Kommission:

durch die Generalversammlung zu ernennen.

XI. Wahl einer neuen geschäftsführenden Direktion für die nächsten beiden Jahre

gemäß §. 3 des Vereins-Statuts.

XII. Wahl einer neuen Vereinskarten-Prüfungs-Kommission gemäß §. 5 des Vereinskarten-Reglements.

XIII. Bestimmung des Orts für die nächste Generalversammlung des Vereins.  
Berlin, den 10. August 1858.

### Die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Journier.

#### II.

Da der Jahresbericht der geschäftsführenden Direktion noch nicht vorliegt, so geben wir einstweilen nachstehenden

#### Kommissions-Bericht zu Nr. II. der Tagesordnung betreffend die auf das Vereins-Güter-Reglement bezüglichen Anträge.

1. Das Königl. Preussische Handels-Ministerium hat aus Anlaß der von mehreren Preussischen Handelskammern erhobenen Klage: „daß nach den bestehenden Eisenbahn-Betriebs-Reglements den Versendern keine Gelegenheit geboten werde, sich für den Fall der verzögerten Beförderung oder Verstellung des Gutes vollen Schadenersatz zu sichern“, den sämtlichen Preussischen Eisenbahn-Verwaltungen zu erkennen gegeben, daß eine Erweiterung der reglementsmäßigen Entschädigungs-Verpflichtung bei Ueberschreitung der Lieferfristen im allgemeinen Verkehrs-Interesse wünschenswerth erscheine, und zu dem Ende empfohlen, für Schaden dieser Art eine ähnliche Versicherung zuzulassen, wie sie beim Verluste oder bei Beschädigung von Frachtgütern reglementsmäßig festgesetzt sey.

Auf den Antrag der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Verwaltung wurde diese Mittheilung, weil die in Anregung gebrachte Maßregel nur im großen allgemeinen, nicht aber im Lokal-Verkehr von praktischem Nutzen seyn könne, der Kommission für das Vereins-Güter-Reglement zur Verathung überwiesen. Nach ausführlicher Erörterung des Gegenstandes einigte sich die Kommission dahin:

daß der Vorschlag des Herrn Handelsministers dem Vereine zur Annahme nicht zu empfehlen sey, weil die Eisenbahn-Verwaltungen nicht in der Lage seyen, eine solche Einrichtung zu treffen; daß es vielmehr der Privatindustrie zu überlassen sey, die in gedachter Beziehung etwa wünschenswerthe Abhilfe zu schaffen.

Als Gründe für diese Ansicht wurden geltend gemacht: daß überhaupt Ueberschreitungen der Lieferfristen nicht häufig vorkommen, daher von den Handelskammern ohne Noth ein großes Gewicht auf diesen Gegenstand gelegt sey; daß der nach den bestehenden Reglements die Eisenbahn-Verwaltungen bei nicht rechtzeitiger Lieferung treffende Verlust der Fracht als eine hinreichende Strafe anzusehen sey und für dieselben ein genügendes Compelle zur prompten Lieferung der Güter abgebe; daß es bedenklich erscheine, durch Einrichtung eines förmlichen Assuranz-Geschäftes die Eisenbahn-Verwaltungen in einen Wirkungskreis zu verwickeln, der ihrem Zwecke um so fremder sey, als hier (wo es sich nicht um das Gewicht des Guts, sondern um einen hiervon ganz unabhängigen Werthbetrag handelt) die Versicherungsprämie nicht in der Form eines Frachtschlagens erhoben werden könne, und zwar um so bedenklicher, als betrügerische Spekulation möglicherweise unter Mitwirkung unreiner Eisenbahnbeamten diese Art von Assuranz in gleicher Weise anzubenten bei der Hand seyn werde, wie solches erfahrungsmäßig bei Lebensversicherungen u. dgl. vorgekommen sey; daß auch vor dem Bestehen der Eisenbahnen — bei der Beförderung der Frachten durch Fuhrleute — ein höherer Schadenersatz für verspätete Lieferung als der Verlust der Fracht niemals üblich gewesen; daß die zur Zeit geltende neueste Preussische Postgesetzgebung den Vorschriften des Vereins-Güter-Reglements im Wesentlichen ganz analoge Bestimmungen über die Entschädigungs-Verpflichtung der Postverwaltung im Falle der verspäteten Lieferung des Gutes enthalte; daß, wenn dennoch ein wirkliches Bedürfnis für eine größere Garantie vorliegen möchte, es nur einer Anregung bedürfe, um Versicherungs-Gesellschaften zu bestimmen, die Innehaltung von Lieferfristen in ähnlicher Weise, wie Eisenbahntransporte gegen Unfälle aller Art versichert werden, zu versichern.

2. Der in der Münchener Generalversammlung gefaßte Beschluß: „bei frankirten Sendungen Nachnahmen nicht zuzulassen“, ist von einigen Verwaltungen gar nicht, von andern nur bedingungsweise genehmigt worden. Der Kommission haben die Erklärungen der betreffenden Verwaltungen, so wie die in dieser Angelegenheit von Handelstreibenden und Expediteuren in Frankfurt a. M., Dresden und Leipzig eingegangenen Petitionen um Wiederanhebung jenes Beschlusses vorgelegen. Die erhobenen Bedenken haben einerseits in den lokalen Verhältnissen einzelner Verwaltungen ihren Grund (z. B. Anbringen der weiter herkommenden Güter durch Fuhrleute, welche dieselben in direkter Fracht bis zum Bestimmungsorte übernommen haben); andererseits wird geltend gemacht: es bedürfe keiner Bevormundung des Publikums durch die Eisenbahn-Verwaltungen, um dasselbe gegen Ueberhebungen der Expediteure zu schützen; es könnten

bei frankirten Gütern unterweges Reparaturen nöthig werden, deren Kosten nur im Wege der Nachnahme beigängig zu machen seyen; die Maßregel treffe in gleicher Weise berechnete wie unberechnete Geschäfte; jedenfalls dürfe sie nicht auf solche Güter ausgedehnt werden, welche reglementsmäßig einem Frankaturzwange unterliegen; endlich vertheuere die Ausführung jenes Beschlusses den Betrieb der Expediteure (deren sich das Publikum sehr häufig bediene und sogar bedienen müsse, indem dieselben genöthigt würden, das Gut an einen andern Expediteur am Bestimmungsorte mit dem Auftrage zum incasso der Nachnahme bei dem Empfänger und deren Einsendung an ihn selbst zu adressiren, statt direkt an den Empfänger; ja sie mache sogar die Beförderung durch Vermittelung der Expediteure ganz unmöglich, wenn sich am Bestimmungsorte kein Expediteur oder sonst geeigneter Geschäftsmann finde, dem dieser Auftrag zum incasso der auf dem frankirten Gut haftenden Spesen-Nachnahme ertheilt werden könne.

Die Kommission ist der Ansicht, daß die Gründe, welche der Beschlußnahme der letzten Generalversammlung zur Basis gedient, nämlich: daß an sich ein innerer Widerspruch zwischen Frankatur und Nachnahme bestehe, und daß es Pflicht der Verwaltungen sey, ihrerseits allen Manipulationen, bei welchen durch willkürliche Ansätze eine Uebervorteilung des Publikums herbeigeführt werden könne, entgegenzuwirken, durch die ihr vorgelegten Gegenansetzungen nicht entkräftet würden; daß erhebliche Gründe für die Nothwendigkeit oder Zweckmäßigkeit von Nachnahme auf frankirtes Gut nicht beigebracht worden, daß die auf dem Frachtbriefe enthaltenen Rubriken ausdrücklich zu dem Zweck eingeführt seyen, um dem Empfänger klare Einsicht in die Art der Kosten-Berechnung zu gewähren, wozugegen durch Nachnahme von Fracht und Spesen in Pausch und Bogen diese Absicht durchaus vereitelt wird und werden solle; daß aber auch bei Transporten auf anderem Wege die von Expediteuren in jüngster Zeit erfundene Manier „sich durch Nachnahme auf Franko-Gut zu decken“ nicht üblich sey. Sie hält sich demnach für verpflichtet, der Generalversammlung die Bestätigung des gefaßten Beschlusses wiederholt zu empfehlen; eventuell aber, falls die Annahme desselben durch alle zum Vereine gehörenden Verwaltungen nicht zu erreichen seyn möchte, glaubt sie folgende Beschlusfassung in Vorschlag bringen zu dürfen:

Die Eisenbahn-Verwaltungen sind nicht verpflichtet, Nachnahmen auf Güter, welche unter Frankatur aufgegeben werden, zuzulassen. Diejenigen Verwaltungen, welche Nachnahme auf dergleichen Güter gestatten wollen, werden den sämtlichen übrigen Vereins-Verwaltungen hiervon Mittheilung machen.

3. Die General-Direktion der Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten hat den Antrag gestellt: „es möge — ebenso wie im §. 14 Nr. 10 des Vereins-Güter-Reglements eine Präklusivfrist von 6 Monaten für Geltendmachung von Ansprüchen wegen Nichtablieferung von Gütern bestimmt worden ist — eine solche, etwa von einem Jahre, für Geltendmachung von Ansprüchen der Aufgeber auf Nachnahme-Auszahlung durch die Aufgabe-Station vom Verein beschloffen werden.“ Als Motiv für eine solche, die Sicherstellung der Verwaltungen bezweckende Ergänzung des vom Verein in der Breslauer Generalversammlung gefaßten Beschlusses über das bei Auszahlung von Spesen-Nachnahmen zu beobachtende Verfahren wird von der Antragstellerin auf die Erfahrung verwiesen, daß Aufgeber erst nach Jahren und nachdem die Beamten der Aufgabe-Station gewechselt, Forderungen um Auszahlung von Nachnahmen stellen, und in Ermangelung einer Präklusivfrist damit nicht zurückgewiesen werden konnten.

Die Kommission hat das Bedürfnis einer solchen Maßregel nicht anerkennen können. Reglementsmäßig werden Nachnahmen dem Aufgeber baar verabsolgt, wenn die Zahlung derselben von Seiten des Adressaten geschehen ist. Eine Verdunkelung dieses letztern Umstandes ist nicht wohl möglich, wenn die Einrichtung der Buchführung bei den Expeditionen eine zweckmäßige ist. Die Nachnahmen sind vom Absender detaillirt in den Frachtbrief einzutragen; der Güter-Expedient berechnet die Provision und trägt dieselbe in den Frachtbrief ein; auf Grund der Frachtbriefe werden die Begleitzettel angefertigt, welche auch die einzuziehenden Nachnahmen speziell enthalten; ebenso wird der ganze Inhalt der Frachtbriefe (also auch die Nachnahmen) in das Frachtregister der Absenderstation eingetragen; der Güter-Expedient der Ankunftsstation vergleicht die ihm zugehenden Begleitzettel mit den Frachtbriefen und sendet dieselben, nachdem er den Zufall in sein Verläubuch übertragen, an die Güterkontrolle; er theilt dem Expedienten der Abgangstation sofort, nachdem die im Frachtbriefe aufgeführte Nachnahme berichtet ist, dieses mit. Außerdem hat jeder Güter-Expedient dem Kontrolbüreau den Tagesbericht einzutragen, welcher auf Grund der Frachtregister aufgestellt wird und eine besondere Rubrik „Ausgaben für geleistete Vorschüsse“ enthält; endlich einen monatlichen Auszug aus dem Kassabuch, welcher ebenfalls die etwa noch nicht verausgabten Nachnahmen enthält.

Wenn hiernach bei einer geregelten Geschäftsführung und bei gewissenhafter Handhabung der Kontrolle ein jahrelanges Nachschleppen unerledigter Nachnahmeposten nicht wohl vorkommen kann, so erscheint aber auch die vorgeschlagene Einführung einer Präklusivfrist höchst bedenklich. Schon bei Verathung des §. 14 Nr. 10 des Güter-Reglements ist der Zweifel hervorgehoben worden, ob eine die Dauer der Geltendmachung von Entschädigungs-Ansprüchen beschränkende reglementarische Bestimmung rechtlichen Verstand haben werde, weil die Gerichte

im Constatationsfalle darin eine nur dem Gesetzgeber zustehende Erweiterung der gesetzlichen Vorschriften über die Verjährung der Rechte und Klagen erblicken möchten. Unzweifelhaft aber würde die Eisenbahn-Verwaltung, deren Empfangsstation die Nachnahme vom Empfänger eingezogen, niemals mit der Ginrede gehört werden, daß sie zur Auszahlung der Nachnahme an den Aufgeber nicht verpflichtet sey, weil letzterer nicht innerhalb der Präklusivfrist seinen Anspruch erhoben habe. Aus diesen Gründen beantragt die Kommission:

über den Antrag der General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten zur Tagesordnung überzugehen.  
Köln, im Juni 1858.

Für die Kommission:

Die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.  
v. Wittgenstein.

## Eisenbahnbau.

### Gypelbrücke bei Szob in Ungarn. \*)

Samstag den 21. August hat die vollständige Herüberführung des I. Gitters der Gypelbrücke, welches bei 502 Fuß Länge und 25 Fuß Höhe (einschließlich der Verpackung) circa 6000 Zentner (österreichisch) wiegt, unter der persönlichen Leitung des Bau-Direktors Ruppert mit dem besten Erfolg stattgefunden.

Die Bewegung dieses Kolosses war eine außerordentlich stetige und machte dieselbe bei der Größe des Körpers und bei der Sicherheit mit welcher die Last auf den Rollen mit einer Geschwindigkeit von circa 100 Fuß in der Stunde (einschließlich der nöthigen Aufenthalte) vorschritt, einen ebenso überraschenden als erhebenden Eindruck auf die Zuschauer.

Die Aufstellung des II. Gitters der Gypelbrücke so wie derjenigen der Grandbrücke bei Gran werden sich nun in kurzen Pausen von wenigen Wochen folgen, da die Anfertigung und die nöthigen Vorbereitungen im raschen Zuge sind.

## Dampfschiffahrt.

Mit der Aufschrift: „Die transatlantische Dampfschiffahrt im Jahre 1857, ihre Leistungen, Erfolge und Ansichten“ enthält eine der neuesten Nummern der Austria eine Mittheilung, welcher wir Nachstehendes entnehmen.

Die Cunard-Linie. Die Boote dieser Linie, 9 an der Zahl, unterhalten Winter und Sommer eine wöchentliche Verbindung zwischen Liverpool und den Vereinigten Staaten. Die Hälfte ihrer Schiffe fuhr im vorigen Jahre von Liverpool direkt nach New-York, die andere nach Boston, das wegen der Nähe von Halifax und Canada jetzt wie früher eine selbstständige Kommunikation mit England hervorrief. Auf der Linie Liverpool New-York machten ihre Schiffe 26 östliche und 26 westliche Fahrten; ebenso viele auf jener zwischen Liverpool und Boston. Im Ganzen durchkreuzten somit die Schiffe beider Linien 104 Mal den Ocean mit großer Regelmäßigkeit und ohne Unfall, wobei sie den größten Theil der Korrespondenz zwischen Europa und Amerika vermittelten.

Die Collins-Linie. Die Schiffe dieser Compagnie, „Atlantic“ und „Baltic“, welche gelegentlich durch die „Columbia“ und den „Grierson“ verstärkt wurden, vollendeten 19 östliche und 18 westliche Fahrten. Sie waren früher lange Zeit berühmt und erfreuten sich durch ihre Schnelligkeit und Schönheit der Architektur, wie durch ihre prächtige innere Einrichtung der Gunst des Publikums im hohen Grade; aber durch ihre verhängnisvollen Weltfahrten mit englischen Booten, welche wahrscheinlich den Verlust des „Arctic“ wie des „Pacific“ herbeiführten, verloren sie ebenso an Kredit als durch Verwendung fremder Schiffe. Indessen erregte die Compagnie zu Ende des Jahres durch ihr neues Schiff „Adriatic“, das größte und kostspieligste, das je die Wellen des Ozeans trugen, die öffentliche Aufmerksamkeit im hohen Maße und ihre Verdienste um die nationale Ozeanpost werden wieder bereitwillig in der Presse hervorgehoben.

Die (alte) Bremer Linie. Die zwei langsamen, aber wegen ihrer Sicherheit beliebten Boote dieser Linie „Washington“ und „Hermann“ vollendeten 5 östliche und 7 westliche Fahrten zwischen Bremen und New-York. Sie unterhielten 10 Jahre lang eine direkte Verbindung Amerika's mit Deutschland und dem Kontinent von Europa überhaupt, erparren einen bedeutenden Theil der Auslagen für Transitporto über England und trugen nicht wenig zu dem raschen Aufblühen Bremens bei, das ein großer Stapelplatz für amerikanische Produkte, namentlich Tabak und Baumwolle, wurde. Die Verdienste dieser Linie wurden im Kongresse oft anerkannt. Am 1. Juni 1857 lief ihr Kontrakt mit der Regierung in Washington zu Ende. Da der Kongreß keine Vorkehrungen zur Erneuerung desselben getroffen hatte, so bot der Generalpostmeister der Compagnie an, einseitigen einen neuen Vertrag auf ein Jahr einzugehen, und statt

\*) Vgl. S. 3. Seite 117.

der bisher erhaltenen Subvention von 200,000 Dollar das See- und Inlandporto für Ueberbringung der Post als Entschädigung anzunehmen. Da die Compagnie auf diese Proposition nicht einging, so zog sie im Sommer ihre Schiffe zurück, weshalb sie in 1857 auch weniger Fahrten machte als sonst.

Die Vanderbilt-Bremer Linie. Der Generalpostmeister schloß unter den Bedingungen, welche die alte Bremer Compagnie, wie eben erwähnt, nicht acceptiren wollte, einen temporären Vertrag mit dem großen Schiffeigentümer Kommodore Vanderbilt, der auch die Post zwischen New-York und Liverpool zu erhalten strebt. Nach diesem Vertrage sollen jährlich 13 volle Reisen oder 26 Fahrten zwischen New-York und Bremen vollendet werden. Die zwei Boote dieser Linie „Ariel“ und „North Star“ begannen ihren Dienst im Frühjahr 1857 und machten 9 östliche und 8 westliche Fahrten, auf welchen sie Southampton berührten.

Die New-York-London-Bremer Linie. Vier Schraubendampfer: „Queen of the South“, „Indiana“, „Argo“ und „Jason“ wirkten von Ende April bis in den Herbst 1857 auf dieser Route. Sie vollendeten 11 östliche und ebenso viel westliche Fahrten und hatten trotz ihrer Jugend einen sehr guten Erfolg, indem sie sich des Zuspruches vieler Reisenden erfreuten. Indessen wurden sie zurückgezogen, als die britische Regierung sie unter vortheilhaften Bedingungen für den Transport von Truppen und Kriegsmunition nach Indien miethete. Außer diesen mit bedeutenden Kräften ausgestatteten Unternehmungen, welche eine direkte Verbindung New-Yorks mit Bremen vermittelten, machten auf derselben Route auch die Schiffe „Grierson“ und „Hansa“, und zwar unabhängig von einander, jedes eine östliche und eine westliche Fahrt. Sonach war der direkte Verkehr Bremens mit Amerika in diesem Jahre lebhafter und bedeutender als in jeder früheren Periode, indem nicht weniger als 10 Schiffe denselben vermittelten.

Die Hamburg-New-York Linie. Die zwei Schiffe dieser Unternehmung, die sich gleich beim Beginne ihrer Wirksamkeit einen sehr vortheilhaften Ruf erwarben, besetzten ihren Kredit im Jahre 1857, in welchem sie 10 westliche und 11 östliche Fahrten vollendeten. Diese direkte Verbindung Hamburgs mit Nordamerika beschleunigte die Abschließung des Postvertrages, der zwischen beiden Freistaaten zu Stande kam und den Briefaustausch zwischen Amerika und Deutschland wesentlich erleichtert. Frachten und Reisende strömten dieser Unternehmung reichlich zu.

Die Havre-New-York Linie. Um die Verbindung Havres mit New-York kämpften drei verschiedene Compagnien, nämlich die älteste, welche von der amerikanischen Regierung seit 10 Jahren eine Subvention erhielt, die Franco-American-Compagny, die von einem Franzosen, Hrn. Gauthier, begründet wurde, und die bereits erwähnte Cunard-Gesellschaft.

Die (alte) New-York und Havre-Dampfschiffs-Compagnie. Die beiden zu diesem Dienste gehörenden Schiffe „Arago“ und „Fulton“ machten je 12 westliche und östliche Fahrten. Am 1. Juni 1857 lief der Kontrakt der Compagnie mit der Regierung der Vereinigten Staaten ab und der Generalpostmeister schloß auf die Dauer eines Jahres einen neuen. Die Compagnie erhielt während dieser Zeit das Porto der von ihr beförderten Poststücke als Äquivalent ihrer Dienste.

Cunard-Linie von Havre nach New-York. Die drei Schiffe dieser Linie „Gmen“, „Alps“ und „Lebanon“ machten je 5 östliche und westliche Fahrten. Gines derselben (Gmen) ging jedoch einmal von New-York direkt nach Liverpool, ein anderes (Alps) einmal von Liverpool nach Boston und von dort nach New-York.

Franco-American-Havre Linie. Diese in Folge der Konkurrenz der Cunard-Linie jetzt bankrotte Unternehmung fuhr mit ihren zwei Booten „Digo“ und „Ca.iz“ zweimal nach New-York und ebenso oft von dort nach Havre.

Die Vanderbilt-New-York-Havre Linie bestand nur aus einem einzigen, dem Kommodore Vanderbilt gehörigen Schiffe „Vanderbilt“, das von Mai bis gegen Ende November der übermächtigen Cunard-Linie in Havre die Spitze bot. Dies treffliche Schiff machte je 5 östliche und westliche Fahrten und zeichnete sich durch Schnelligkeit und Sicherheit des Laufes aus. — Die französische Schraubendampfer-Linie, welche zwischen Havre, Martinique und New-Orleans wirken sollte, war allem Anscheine nach zu schwach organisiert, um lebensfähig zu seyn. Ihre Schiffe machten daher bloß einige Fahrten zu Anfang des Jahres.

Die Liverpool-New-York-Schraubendampfer: „City of Washington“, „City of Manchester“, „City of Baltimore“ und „Kangaroo“, ursprünglich bestimmt, Liverpool mit Philadelphia in regelmäßige Verbindung zu bringen, folgten dieser Bestimmung im Jahre 1856, fuhren aber in 1857 zwischen Liverpool und New-York. Nur das Boot „Kangaroo“ kam am 1. Januar 1857 in Philadelphia an, wo es zwei Wochen lang durch das Eis in Delaware blockirt ward. Die „City of Manchester“, die nach Philadelphia wollte, wurde durch das Treibeis des Delaware gezwungen, nach New-York zu steuern. Seit dieser Zeit ward Philadelphia aufgegeben und die Schiffe gingen nach New-York, dessen Hafen im Winter stets offen ist. Sie hatten darauf mehr Zuspruch von Reisenden als je zwei der anderen Linien zusammen genommen. Sie machten 23 Fahrten nach Amerika und ebenso viele nach Europa.

Die Antwerpen-New-York Linie. Die Schwierigkeiten, welche die Boote dieser Compagnie im Jahre 1856 beim Beginne ihres Dienstes zu kämpfen hatten, verschwanden, nachdem einige zweckmäßige Aenderungen an denselben vorgenommen worden. Ihre drei Schiffe („Constitution“, „Leopold I.“, „Belgique“) vollendeten je 7 westliche und östliche Fahrten, auf welchen sie in Southampton beilegten. Die schnellste westliche Fahrt, von Southampton gerechnet, machte das Boot „Constitution“ in 13 Tagen; die östlichen Reisen von New-York bis Southampton wurden größtentheils in 14 Tagen vollendet. Gegen September stellten sie, von der britischen Regierung für den Transportdienst nach Indien gewonnen, ihre Fahrten zwischen Antwerpen und New-York ein.

Die Glasgow-New-York-Dampfer: „New-York“, „Glasgow“ und „Edinburg“, welche regelmäßig zwischen New-York und Glasgow fahren, hatten trotz der mächtigen Konkurrenz Liverpool's bedeutenden Erfolg. Sie machten 17 östliche und 16 westliche Fahrten und führten eine große Anzahl Passagiere von der einen in die andere Welt.

Unabhängig von diesen Schiffen fuhr eine Zeit lang der Dampfer „Glyde“ zwischen Glasgow und New-York; er machte je 2 östliche und westliche Fahrten ohne Unfall. Ein anderes Schiff, der Schraubendampfer „Tempest“, kam am 1. Februar von Glasgow in New-York an, fuhr am 12. desselben Monats nach Glasgow zurück, erreichte aber sein Ziel nicht und ging verloren. Der Verlust dieses kaum bekannten Schiffes, dem sich keine oder nur wenige Passagiere anvertrauten, ist das einzige bedeutendere Unglück, welches die in Rede stehende Dampfschiffahrt im Jahre 1857 traf.

Liverpool-Portland-Linie. Die Boote dieser Verbindung sind dieselben, welche von Liverpool nach St. John (New-Foundland) und Halifax fahren und gelegentlich auch Portland im Staate Maine besuchen. Ihre Zahl ist nicht bekannt. Sie machten im Jahre 1857 nur wenige Fahrten nach Portland; die Liverpool- und Quebec-Dampfschiffahrt hat ihnen, wie es scheint, den Rang abgelaufen. Die vier Schiffe dieser letzteren Unternehmung („Judian“, „North

American“, „Canadian“ und „Anglo Saxon“) erhielten nämlich den größeren Theil des Jahres über die Postverbindung Portlands mit England.

Aus den mitgetheilten Daten ersieht man, daß die transatlantische Postschiffahrt in dem abgelaufenen Jahr wieder sehr bedeutende Verstärkungen erhielt. Sie zählt die meisten, schönsten und schnellsten Schiffe der Welt. Fast alle sind gegenwärtig mit wasserdichten Abtheilungen versehen. Unter denselben befindet sich kein altes Schiff, das seine Hinfälligkeit unter einem neuen Namen und neuen Anstrich verbirgt. Die verschiedenen Compagnien haben auch dem gefährlichen Wettrennen auf hohem Meere endlich entsagt, denn das reisende Publikum sieht mehr auf Sicherheit als übermäßige Schnelligkeit der Fahrten.

## Beitung.

### Inland.

**Oesterreich.** — Folgendes ist das Programm der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Triest im September 1858: Montag den 13. September, Morgens 9 Uhr, Sitzung im Saale des Bärengebäudes; Nachmittags 4 Uhr, Rundfahrt mit dem Lloyd-Dampfer im Golse von Triest; Abends, Theater. — Dienstag den 14. September, Morgens 9 Uhr, Sitzung; Nachmittags 3 Uhr, Festessen im stabilimento Ferdinando; Abends, Theater. — Mittwoch den 15. September, Morgens 9 Uhr, Sitzung; Nachmittags 4 Uhr, Besichtigung des Lloyd-Arsenals, dann Rückfahrt über S. Giacomo zu einer Abendunterhaltung im stabilimento al Belvedere. — Donnerstag den 16. September, Morgens zeitlich, Fahrt mit dem Dampfer über Pola nach Venedig. — Die Rückfahrt nach Venedig binnen 8 Tagen mit einem der zwischen Venedig und Triest verkehrenden Lloyd-Dampfer.

## Ankündigungen.

### K. K. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

#### Bekanntmachung.

[79-81]

Bei der in Gemäßheit der Kundmachung vom 19. Juli 1858 laut Notariatsprotokoll vom 20. August 1858 stattgehabten Ziehung zur Verlosung der Prioritäts-Obligazionen der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft sind die nachverzeichneten 1272 Stück gezogen worden und zwar:

Von der 1. Emission enthaltend 300,000 Obligazionen von Nr. 1 bis inclus. 300,000		Von der 2. Emission enthaltend 63,636 Stück von Nr. 300,001 bis inclus. 363,636		Von der 3. Emission enthaltend 100,000 Stück von Nr. 363,637 bis inclus. 463,636		Von der 4. Emission enthaltend 100,000 Stück von Nr. 463,637 bis inclus. 563,636	
gezogene Nummern	Anzahl	gezogene Nummern	Anzahl	gezogene Nummern	Anzahl	gezogene Nummern	Anzahl
Nr. 64,901 bis 65,000	100	Nr. 343,801 bis 343,900	100	Nr. 369,501 bis 369,600	100	Nr. 538,601 bis 538,700	100
„ 130,001 „ 130,100	100	„ 343,658 „ 343,700	43	„ 372,001 „ 372,100	100	„ 560,901 „ 561,000	100
„ 228,301 „ 228,400	100			„ 388,931 „ 388,956	26	„ 535,531 „ 535,556	26
„ 245,701 „ 245,800	100						
„ 276,701 „ 276,800	100						
„ 279,801 „ 279,900	100						
„ 67,224 „ 67,300	77						
Zusammen	677		143		226		226

Die Rückzahlung der oben verzeichneten 1272 Obligazionen erfolgt gegen Rückstellung der Original-Obligazionen vom 1. September 1858 angefangen mit dem Betrage von 500 Francs für jede Obligazion, welcher Betrag bei den, bei der gesellschaftlichen Centralkasse in Wien bewerkstelligten Rückzahlungen in Bank-Baluta nach dem durchschnittlichen Mittelkurse der vorhergehenden Woche berechnigt werden wird. Von den sämtlichen oben verzeichneten verlosten Obligazionen werden vom 1. September 1858 an keine Interessen mehr bezahlt.

Wien, am 21. August 1858.

### Von der General-Direktion der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

[70-71] Die Versammlung deutscher Architekten und Ingenieure wird in diesem Jahre in Stuttgart stattfinden, und zwar in den Tagen vom 22. bis 26. September.

Herr Professor Breyhmann in Stuttgart, Paulinenstraße Nr. 29, wird die Gefälligkeit haben, die zur Ausstellung bestimmten architektonischen Arbeiten und Werke in Empfang zu nehmen.

#### Der Vorstand:

Breyhmann, Gabriel, Gentebrück, Knoblauch, Lange, v. Ouaß, Rosenthal, Strack, Stüler, Voigt, Zwirner.

#### Anstellung für einen Maschinenmeister.

[73-76] Für die unmittelbare Leitung des technischen Betriebes und des Dienstes der Reparaturwerkstätten einer in Ausführung begriffenen großartigen Eisenbahnunternehmung wird ein Maschinen-Ingenieur gesucht, welcher sich über längere ausgezeichnete Lei-

sungen in gleicher Eigenschaft auszuweisen vermag und welchem dagegen eine in jedem Sinne lohnende Stellung zugesichert werden kann.

Bewerbern um diese Stelle ertheilt die Redaktion dieses Blattes nähere Auskunft.

[78]

#### Für Telegraphie.

5000 Pfahlkappen, starke porzellanene fehlerfreie Isolatoren der vorjährigen königl. preuß. Form, sind zu ermäßigtem Preise zu verkaufen durch

H. Schomburg & Comp.  
Moabit und Berlin.

Poröse Thonzylinder 4“ und 2“, 6“ und 2½“, 8“ und 2¾“ zu billigsten Fabrikpreisen.

H. Schomburg & Comp.  
Moabit und Berlin.

Redaktion: C. Egel und P. Klein. — In Kommission der J. B. Metzger'schen Buchhandlung in Stuttgart.