

dürftig übereinstimmender Normen mit dem wachsenden Verkehre sich mehr und mehr geltend macht, und namentlich tritt dasselbe bei dem Längenmaß so entschieden hervor daß zu technischen Zwecken, und in der Literatur die Gewohnheit um sich greift statt der Landesmaße sich eines in weiteren Kreisen bekannnten Maßstabes, des Meter, zu bedienen. So erheblich die entgegenstehenden Schwierigkeiten auch seyn mögen, so wird sich deshalb doch auch in Bezug auf das Maßsystem der Versuch rechtfertigen die Herbeiführung gleichmäßiger Normen soweit immer möglich anzustreben, und es stellen demgemäß die vorgenannten Regierungen den Antrag: Hohe Bundesversammlung wolle sich die Einführung gleichen Maßes und Gewichtes in allen Bundesstaaten zur Aufgabe stellen, hiernach aber zunächst einen Ausschuß mit Begutachtung der zu diesem Zweck zu treffenden Einleitungen beantragen."

**Oesterreich.** — Im letztverflohenen Verwaltungsjahre (November 1858 bis Oktober 1859) wurden bei sämtlichen Postämtern der Monarchie ungefähr 64 Mill. Briefe, oder  $5\frac{1}{2}$  Millionen pro Monat, zur Aufgabe gebracht. Gegenüber dem nächstfrüheren Jahre erscheint dies Ergebnis um etwas mehr wie 3 Mill. Briefe höher, obschon die Lombardei, bereits im Juli 1859 einen Ausfall von 400,000 Briefen gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres ergebend, vom August ab gänzlich wegsiel. Das Jahr unmittelbar nach der Postreform in Oesterreich, nämlich 1851, figurirt noch mit der geringen Summe von 31 Mill. aufgegebenen Briefe; man darf also den Erfolg immerhin beachtenswerth nennen, wenn sich die Thätigkeit der Postanstalt in dem hier besprochenen Zweige innerhalb 9 Jahren mehr wie verdoppelt hat. Die finanzielle Gebahrung seit dem Reformjahre erscheint nicht minder günstig; billige Portofrühe haben noch überall, wo man sie vereint mit anderweitigen, den Verkehre erleichternden Maßregeln in Anwendung brachte, eine Vielfältigung des Brieftransportes und als weitere Folge eine Zunahme des Gebührenertrages hervorgerufen. Im Verwaltungsjahre 1852 wurden in der ganzen Monarchie 4,152,890 fl., aber in 1858 bereits 5,646,600 fl. C.M. an Briefporto eingehoben; im letztabgelassenen Verwaltungsjahre bezifferte sich diese (Brutto-) Einnahme mit 5,994,900 öst. W. oder gegen 1852 um circa 1,634,400 fl. höher. (Austria.)

### Ausland.

**Frankreich.** — Ein im Moniteur enthaltener Bericht des Ministers der öffentlichen Arbeiten über die im allgemeinen Augen vorzunehmenden Arbeiten zerfällt in nach stehende einzelne Kategorien. Landstraßen: Die Chaussees haben in Frankreich eine Ausdehnung von 36,150 Kilom., doch bestehen in den gebirgigen und in den Grenzdistrikten noch Lücken, welche der Minister auf 360 Kilom. angibt. Man könnte glauben, daß die Einführung der Eisenbahnen den Chaussees ihre Wichtigkeit und ihr Hauptinteresse raubte. Dem ist nicht so. Die 1852 und 1857 aufgestellten Statistiken konstatiren allerdings daß die Circulation die mit den Eisenbahnen in gleicher Richtung laufenden Straßen verließ, dafür aber sich den perpendicular gehenden Straßen zuwandte, so daß die Veränderung keine wesentliche ist. 1852 war die Durchschnittsbewegung auf den Chaussees 244 Zugpferde täglich; 1857.. 246. Die gesammte außerordentliche Ausgabe für die Straßen kann vom 1. Januar 1860 an auf ungefähr 60 Millionen veranschlagt werden. Der ausgeworfene jährliche Kredit beträgt 5,900,000 Fr., der für 3 Jahre 17,700,000 Fr. Fügt man hiezu aus dem Anlehensreste 15 Millionen, so kann in 3 Jahren mehr als die Hälfte der projektirten Arbeiten ausgeführt werden. — Schifffahrt. Flüsse: Die Gesammtlänge der schiffbaren Flüsse ist ungefähr 9500 Kilom., wovon jedoch mehr als 1500 Kilom. keinerlei Transport haben. Von der zu Wasser transportirten Waarenmenge konzentriren sich mehr als  $\frac{1}{4}$  auf etwa 1800 Kilom., d. i. auf dem fünften Theile der Flußlänge. Der Minister zählt die wichtigsten Wasserstraßen auf welche einer Ausbesserung bedürfen. Die erforderlichen Kosten sind auf 100 Millionen veranschlagt. Aus der Anleihe beantragt der Minister 32 Millionen hierauf zu verwenden. Kanäle: Nachdem der Minister eine geschichtliche Uebersicht des Kanalbaues in Frankreich entworfen, deren erster Versuch nicht über das 17. Jahrhundert zurückgeht, schildert er die oft verkannte Wichtigkeit dieser Wasserstraßen. Die zu unternehmenden oder fortzusetzen Kanalisationsarbeiten belaufen sich auf 24 Mill. Fr. Die Verbesserungskosten der alten Kanäle sind auf 12 Millionen — schon 36 Millionen — veranschlagt. Aber durch die Vorschüsse der Glässer Industriellen reduzieren sich die Ausgaben auf 24 Millionen, wovon der Minister 10 Millionen aus der Anleihe zu decken beantragt. In 1850 war der Totaltonnengehalt auf den schiffbaren Straßen 1,720,000,000 auf 1 Kilom. transportirt; 1857 überstieg er 2 Milliarden Tonnen, gerade der Tonnengehalt der Transporte auf den Eisenbahnen zu jener Zeit. Seehäfen: Nach einer von der Brücken- und Straßenbau-Verwaltung 1839 veröffentlichten Uebersicht hat Frankreich 400 Seehäfen, wovon 86 im Kanal, 231 an den Küsten des atlantischen Oceans, 83 im Mittelmeer, 145 liegen am Meer selbst, 79 auf dem Littoral der Inseln, 176 in den Seetheilen der Flüsse. Im Jahre 1850 betrug die Gesammte der Küsten- und großen Schifffahrt auf 10,800,000 Tonnen; 1858 betrug dieselbe 15,800,000 Tonnen. Nantes, Rouen, Dunquerque, Gette, Calais, Dieppe, Bologne, Toulon, Caen,

Honfleur, Arles, Brest variiren zwischen 700,000 bis 100,000 Tonnen. Zwölf Häfen haben 200,000 bis 100,000 Tonnen: Cherbourg, La Rochelle, St. Malo, Rochefort, Tonnav-Charent, Blaye, St. Nazaire, Granville, Lorient, Bastia, Bouc und Bayonne. Zwölf andere haben 100,000 bis 50,000 Tonnen, die übrigen weniger. Von den in den drei letzten Jahren autorisirten neuen Arbeiten führt der Minister an: den neuen Hafen Napoleon in Marseille, den Vorhafen und andere Arbeiten in Hayre, das Bassin zu Boulogne, den neuen Hafen in Brest etc. Die außerordentlichen Kosten der Hafenbauten schlägt der Minister auf ungefähr 80 Millionen an. — 1825 wurde die Zahl der Leuchthürme von 15 auf 83 vermehrt. Heute zählt Frankreich 228. Der Minister beantragt die Errichtung von 4 Leuchthürmen erster, 10 dritter Klasse. Die Kosten sind auf 3 Millionen veranschlagt, und 4 Millionen zur Herstellung von Baken. Der Minister beantragt 35 Millionen aus der Anleihe dazu zu verwenden. — Landwirtschaftliche Verbesserungen. Hierunter begreift der Minister zunächst Befestigung der Dünen auf dem Küstengebiet der Gascogne. Die Ausdehnung dieser Dünen ist 60,000 Hectaren; 46,500 sind bereits in Wälder verwandelt. Die Bepflanzung der übrigen erfordert noch 2,200,000 Fr. Außerdem existiren noch in andern Departements solche Dünen. Die Gesammkosten betragen 3,800,000 Fr.

### Personal-Nachrichten.

**Württemberg.** — Der mit der Bau- und Garten-Direktion seither provisorisch beauftragt gewesene Hofrath Hackländer ist zum Direktor dieser Stelle definitiv ernannt.

— Dem Regierungsrath Zoller bei der Ministerialabtheilung für den Straßen- und Wasserbau wurde das Ritterkreuz 1. Klasse des k. bayerischen Verdienstordens vom heil. Michael verliehen.

— Die an der polytechnischen Schule in Stuttgart erledigte architektonische Hauptlehrerstelle mit dem Titel eines Professors der 7. Rangstufe ist dem prov. Bauinspektor Tritschler in Stuttgart übertragen worden.

**Baden.** — Dem Hofrath Professor Dr. Wilhelm Friedrich Eisenlohr an der polytechnischen Schule ist der Charakter als Geh. Rath 2. Klasse ertheilt.

**Bayern.** — Der Rath bei der General-Direktion der k. Verkehrsanstalten H. Badhauser hat das Ritterkreuz des k. k. österr. Franz-Josephordens erhalten.

**Preußen.** — Dem Bauath F. Hühig in Berlin wurde der k. bayer. Maximiliansorden für Wissenschaft und Kunst zu Theil; der Regierungs- und Bauath Wurffbain zu Gersurt hat von dem Herzog von Sachsen-Coburg-Gotha das Ritterkreuz des Sachs.-Ernst. Hausordens erhalten.

— Der Geh. Regierungs- und Bauath Hoff zu Trier hat das Kommandeurkreuz des großh. luxemburg. Ordens der Eichenkrone erhalten.

**Sachsen.** — Dem Staatseisenbahn-Direktor, Finanzrath Febr. v. Weber, wurde der kais. russ. St. Annenorden 2. Klasse verliehen.

**Groß. Hessen.** — Der Präsident des Verwaltungsraths der hessischen Ludwigsbahn, Geh. Commerzienrath Lauteren zu Mainz, hat den kais. österr. Orden der eisernen Krone 3. Klasse; der Direktor der hessischen Ludwigsbahn, Kempf zu Mainz, hat das Ritterkreuz des Franz-Josephordens erhalten.

— Der Präsident des Verwaltungsraths der Taunus-Eisenbahn Korn zu Mainz hat den kais. österr. Orden der eisernen Krone 3. Klasse; der Direktor der Taunus-Eisenbahn Werher zu Frankfurt a. M. das Ritterkreuz des Franz-Josephordens erhalten.

### Ankündigungen.

#### Lieferung von Schienen für die Württembergische Eisenbahn.

9-10

Für Unterhaltung der älteren Geleise unserer Bahn bedürfen wir  
50,000 Zollcentner

Schienen von der Form der sogenannten Signole-Schienen, 18 englische Fuß lang und ungefähr 360 Zollpfund schwer. Die Schienen sind im Laufe des nächsten Sommers, theilweise aber schon binnen der nächsten drei Monate frei auf einen der beiseitigen Bahnhöfe Bruchsal oder Heilbronn zu liefern.

Die weiteren Lieferungsbedingungen können auf unserer Kanzlei eingesehen oder auf Verlangen schriftlich mitgetheilt werden. Angebote zur Lieferung des oben bezeichneten Quantum sind unter Angabe des genauesten Preises, der Dauer der zu übernehmenden Garantie und des Ablieferungsortes schriftlich, versiegelt und mit der Aufschrift

„Angebot auf Schienenlieferung“

versehen spätestens bis

Mittwoch, den 7. März 1860, Mittags 12 Uhr,  
bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 18. Februar 1860.

K. Württ. Eisenbahnbau-Kommission.  
Dillenius.