

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditoren 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 Anzeigen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Neuberger'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

12. November 1860.

Nro. 45.

Inhalt. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Verzeichniß der Abgeordneten zur außerordentlichen General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, abgehalten zu Hamburg den 12. November 1860 u. f. L. — Preussische Eisenbahnen. — Postwesen. Betriebs-Ergebnisse der englischen Postanstalt im Jahre 1859. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Preußen. Ausland. Schweiz, Frankreich, Großbritannien. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

II.

Verzeichniß der Abgeordneten zur außerordentlichen General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, abgehalten zu Hamburg den 12. November 1860 u. f. Tage.

1. Königl. Preuß. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn: Freiherr v. Düring, Regierungsrath, Vorsitzender.
2. Direktion der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft: (Niemand erschienen.)
3. Direktorium der Albertsbahn: (Niemand erschienen.)
4. Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft: Diez, Direktor. Behre, Kammerath. Barnholz, Bürgermeister. Th. Lehmann, Advokat. Semper, Kaufmann.
5. Direktion der k. k. priv. Auffs-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft: Dietrich, Administ. Direktor. Joseph Straka, Verwaltungsrath.
6. Direktion der Großherzogl. Badischen Verkehrsanstalten: Grösch, Postath.
7. Verwaltungsrath der k. priv. Bayerischen Ostbahnen: v. Gramer-Klett, Fabrikbesitzer. Nägler, Ministerialrath. Neuffer, Großhändler.
8. General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten: Nobiling, General-Direktionrath.
9. Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld für die Bergisch-Märkische und Prinz-Wilhelm Eisenbahn: Danco, Regierungsrath. Plemge, Eisenbahn-Direktor.
10. Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft: Fournier, Direktion-Vorsitzender. Conrad, Geh. Commerzienrath. Körner, Staatsanwalt. Henoch, Direktor. v. Tempelhoff, Justizrath.
11. a) Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft: Neuhaus, Geh. Regierungsrath, Vorsitzender. Wolff, Direktor. Bettin, Direktor. Dr. Des Arts, Syndikus.
b) Direktion der Hamburg-Vergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft: Royal, Direktor. Scheifele, Subdirektor.
12. Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft: Krönig, Regierungsrath. Fleischer, Justizrath. Hausmann, Stadtrath. Augustin, Oberlandesgerichtsrath.
13. Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft: Dr. Rhades, Regierungs- und Medizinalrath. Regenthin, Stadtältester. Jenke, Spezial-Direktor.
14. Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direktion: Kunzen, Finanzrath.
15. Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft: Ruthardt, Buchhändler. Gochius, Baurath.
16. Direktion der k. k. priv. Brünn-Köflacher Eisenbahn: (Niemand erschienen.)
17. Direktion der k. k. priv. Buschtäbrader Eisenbahn: (Niemand erschienen.)
18. Herzogl. Betriebs-Verwaltung der Götten-Bernburger Eisenbahn: Schneider, Betriebs-Direktor.
19. Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft: (Niemand erschienen.)
20. Verwaltungsrath der k. k. priv. Galizischen Carl-Ludwig Bahn: Dsenheim, Inspektor.
21. Direktion der Glückstadt-Glindehorner Eisenbahn-Gesellschaft: (Niemand erschienen.)
22. Verwaltungsrath der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft: (Niemand erschienen.)
23. Königl. Hannoverische General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen: Dr. Hartmann, General-Direktor.
24. Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft: Dr. Parcub, Bank-Direktor. Kempf, Direktor.
25. Direktion der Homburger Eisenbahn: Förster, Direktor.
26. Direktion der a. p. Kaiser-Ferdinands Nordbahn: J. Kosner, Betriebskonsulent.
27. Verwaltungsrath der k. k. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn: (Niemand erschienen.)
28. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft: v. Wittgenstein, Präsident. Kuhlwetter, Spezial-Direktor.
29. Direktion der Kurfürst Friedrich-Wilhelms Nordbahn: Sezelorn, Geh. Regierungsrath. Dirck, Land-Syndikus.
30. Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie: Fleischer, Stadtrath.
31. Direktorium der k. priv. Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Münchberg-Büsch): (Niemand erschienen.)
32. Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft: Dr. Behn, Direktor. Benda, Bau-Direktor.
33. Direktorium der Magdeburg-Röthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft: Desoy, Direktor. Hartung, Kaufmann. Garde, Regierungs- und Baurath.
34. Direktorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft: Aue, Kaufmann.
35. Direktorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft: Mettke, Regierungsrath. Maquet, Kaufmann.
36. Direktion der Main-Neckar Eisenbahn: Scheyrer, Ober-Postath.
37. Central-Direktion der Main-Weiser Bahn: v. Schmerfeld, Oberfinanzrath. Paubenheimer, Baurath. Dr. Müller, Direktor.
38. Direktion der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft: Erdmann, Senator. Dr. Volken, Syndikus. Albert, Spezial-Direktor.
39. Direktorium der Meisse-Brügger Eisenbahn-Gesellschaft: Dr. jur. Heimann, Stadtrath. Ertel, Banquier.
40. Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft: (Niemand erschienen.)
41. Königl. Preuß. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn: Gokenoble, Geh. Regierungsrath, Vorsitzender. Gehlen, Reg.-Assessor. Geppert, Justizrath.
42. Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft: Lehmann, Direktor.
43. Königl. Preuß. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn: Offermann, k. Eisenbahn-Direktor, Vorsitzender. v. Mutius, Regierungs-Assessor. Haß, Regierungs-Assessor.
44. Verwaltungsrath der k. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft: G. Kopp, Central-Direktor. J. Wayer, Ober-Inspektor.
45. Direktion der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft: Ruffer, Geh. Commerzienrath. Grabow, Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor.

46. Königl. Preuß. Direktion der Ostbahn:
Bape, Regierungs-Assessor.
47. Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen:
Mahl, K. Rath, Präsident des Verwaltungsraths. Schink,
Güter-Inspektor.
48. Direktion der Rendsburg-Neumünsterschen Eisenbahn-Gesellschaft:
Gyring, Direktor. D. A. Renck, Ausschuss-Vorsitzender.
49. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft:
Reyssen, Präsident, Geh. Commerzienrath. Dr. Duabslieg, Justiz-
rath. Dr. Compes, Justizrath. Reunen, Spezial-Direktor.
50. Verwaltungsrath der Nassauischen Rhein- und Lahn-Eisenbahn-Gesellschaft:
(Niemand erschienen.)
51. Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken:
(Wird durch die K. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisen-
bahn vertreten.)
52. Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten
und Verkehrsmittel:
Schill, Geh. Finanzrath.
53. Verwaltungsrath der südlichen Staats-, Lomb.-Venezianischen und Central-
Italien. Eisenbahn-Gesellschaft:
Schreiner, Betriebs-Ober-Inspektor.
54. Verwaltungsrath der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
(Reichenberg-Paradubitz):
Dr. Polaczek, Vorsitzender. Dr. Groß, General-Sekretär.
55. Verwaltungsrath der Taunus Eisenbahn-Gesellschaft:
(Niemand erschienen.)
56. Verwaltungsrath der K. K. priv. Rheing. Eisenbahn-Gesellschaft:
Schimke, K. K. Rath, Bau- und Betriebs-Direktor. Ignaz Grub,
Direktions-Sekretär.
57. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft:
Giesel, Direktor. Hartnack, Kreisrichter.
58. Königl. Preuß. Direktion der Westphälischen Eisenbahn:
Heise, Regierungsrath, Vorsitzender.
59. Königl. Preuß. Direktion der Wilhelmsbahn:
Dittmer, Landrath, Vorsitzender.
60. Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion:
v. Klein, Ober-Baurath. Knapp, Finanz-Assessor.

Preussische Eisenbahnen.

Der Staatsanzeiger enthält nachfolgende Circularverfügungen vom 9. Nov. 1860, betreffend ein neues „Betriebsreglement“ für die Staats- und die unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen.

1) „Der K. Direktion übersende ich hierbei 5 Exemplare des neuen Betriebsreglements für die Staats- und die unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, nachdem dasselbe unter Berücksichtigung der von den K. Direktionen gemachten Vorschläge und des von einer Kommission des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bearbeiteten Entwurfs festgestellt worden ist. Da dieser letztgenannte Entwurf jedoch in einigen Punkten wesentliche Abweichungen von denjenigen Grundsätzen enthält, welche dieselbe zur Aufnahme in das Handelsgesetzbuch ohne Beeinträchtigung des Interesses der Eisenbahnen nicht nur für zulässig, sondern auch im allgemeinen Verkehrsinteresse für erwünscht erachtet worden sind, so haben die Bestimmungen desselben im vorliegenden Reglement nicht überall beibehalten werden können. Die wesentlichsten Abänderungen betreffen die Verbindlichkeit der Eisenbahnverwaltungen zum Erfasse des durch Verlußt oder Beschädigung der Güter, oder durch Versäumung der Lieferfristen entstandenen Schadens. In beiden Fällen beabsichtigte der Entwurf des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen: die Eisenbahnverwaltungen nur so weit für ersatzpflichtig zu erklären, als sie sich nicht durch den Beweis zu rechtfertigen vermöchten, daß der Schaden durch Anwendung der einem ordentlichen Frachtführer obliegenden Sorgfalt nicht zu vermeiden war. Dagegen bestimmt das vorliegende Reglement für Fälle des Verlußes oder der Beschädigung der Güter, daß die Verwaltung nur durch den Nachweis befreit werde, daß entweder höhere Gewalt (vis major) oder die Beschaffenheit, resp. Natur des transportirten Gutes selbst oder die mangelhafte Verpackung desselben den Schaden veranlaßt hat. Es sind ferner im Vereinsentwurfe gewisse Fristen festgesetzt, binnen welchen der Anspruch auf Schadenersatz angemeldet seyn müsse, wogegen das vorliegende Reglement in Rücksicht auf den Entwurf des Handelsgesetzbuchs, welcher dergleichen Fristen nicht kennt, von solchen Fristen absieht. Die Höhe des zu ersetzenden Schadens wird sodann im Vereinsentwurf durch ausdrückliche Ausschließung des entgangenen Gewinns und der Konventionalstrafen beschränkt, während das neue Reglement diese Beschränkung, da sie weder für zweckmäßig noch für genügend begründet anerkannt werden konnte, beseitigt, und den allge-

meinen, auch für das Handelsgesetzbuch vorgesehenen Ausdruck „Schaden“ aufgenommen hat. Eine ähnliche Beschränkung der Ersatzverbindlichkeit war im Vereinsentwurf für die Fälle versäumter Lieferfrist beabsichtigt. Das vorliegende Reglement hat die Lieferfristen überhaupt bestimmter abgegränzt, und namentlich auch keine Respekttage zugelassen, gleichwohl aber nicht für angemessen befunden in der Beschränkung der Ersatzverbindlichkeit weiter zu gehen als die Rücksichten der Billigkeit übereinstimmend mit dem kaufmännischen Gebrauch gestatten. Die K. Direktion wolle nunmehr für die sofortige Veröffentlichung des Betriebsreglements sorgen, und den Beamten die erforderliche Anweisung ertheilen, wobei der Zeitpunkt, mit welchem dasselbe in Kraft treten soll, auf den 1. Dezember d. J. festzusetzen ist. Mit Bezug auf die Bestimmungen in §. 47 über die Abstempelung der Frachtbrieve bemerke ich, daß es nicht in der Absicht liegen kann, von dem für den Fall ganz unvermeidlicher Betriebsunterbrechungen oder ganz ungewöhnlichen Andranges von Transporten gestatteten Vorbehalt einen zu ausgedehnten Gebrauch zuzulassen. Namentlich erscheint es nothwendig in dieser Beziehung der K. Direktion eine Kontrolle ausdrücklich vorzubehalten, und deshalb anzuordnen, daß ihr sofort davon Anzeige gemacht werde, wenn auf irgend einer Station die Unterbrechung der regelmäßigen Güterannahme für nothwendig erachtet wird. In Betreff derjenigen Zuschläge, welche erhoben werden sollen wenn vom Absender ein Werth für den Fall des Verlußes oder für den Fall versäumter Lieferfrist deklarirt wird, wolle die K. Direktion umgehend Vorschläge machen. In Betreff der Zuschläge für Fälle des Verlußes oder der Beschädigung wird es bei den im §. 21 Nr. 3 des Vereins-Entwurfs vorgeschlagenen Sätzen verbleiben können. Dagegen fragt sich ob für den Fall versäumter Lieferfrist sich nicht die Feststellung eines Prozentsatzes von dem Betrage der liquidirten Summe empfiehlt. Der Bericht ist so zu beschleunigen, daß die Veröffentlichung des Tarifnachtrages noch vor dem 1. Dezember erfolgen kann. Berlin, den 9. November 1860. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, von der Heydt. An sämtliche K. Eisenbahn-Direktionen.“

2) „Dem ic. lasse ich hierbei Abschrift einer an die K. Eisenbahn-Direktionen heute ergangenen Verfügung nebst zehn Exemplaren des dazu gehörigen neuen Betriebs-Reglements zugehen. Bei der am 12. v. M. bevorstehenden Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahnen wird die Frage angeregt werden: inwieweit der Verein bei den beschränkenden Anordnungen des von seiner Kommission ausgearbeiteten Entwurfs zu einem gemeinsamen Betriebs-Reglement für den Güterverkehr stehen bleiben will. Sollte diese Frage bejaht werden, so würde das ic. zunächst im Wege gütlicher Verhandlung bei den Seiner Aufsicht untergebenen Bahn-Verwaltungen zu versuchen haben, ob eine nähere Erwägung sie zur Annahme des vorliegenden Reglements für die unter K. Verwaltung stehenden Eisenbahnen veranlaßt, was ich sehr wünschen muß. Ich bemerke dabei, daß bereits Zweifel darüber angeregt sind, inwieweit sich die Eisenbahn-Verwaltungen gegenüber den Bestimmungen des Gesetzes vom 3. November 1838, namentlich der §§. 24 bis 26 und 32, auch solchen Bestimmungen entziehen können, welche dem öffentlichen Interesse entsprechen und bei wiederholter eingehender Erörterung als wohlvereinbar mit dem berechtigten Interesse der Eisenbahnen erkannt worden sind. Den Bedenken, welche bisher den größeren Theil der Verwaltungen abgehalten haben auf solche Bestimmungen in ihrer ganzen Ausdehnung einzugehen, ist kein entscheidendes Gewicht beizulegen, wenn es sich darum handelt den Rücksichten auf eine gedeihliche Entwicklung des Handelsverkehrs gebührend Rechnung zu tragen. Es läßt sich sogar erwarten, daß die Förderung dieses Zweckes, welchem ja die Eisenbahnen recht eigentlich zu dienen berufen sind, gleichzeitig den letzteren zum Vortheil ausschlagen werde. Ich vertraue daß das ic., von diesen Gesichtspunkten ausgehend, die Gesellschaftsvorstände der Privat-Eisenbahnen ebenfalls zu der Ueberzeugung führen werde, daß die Grundsätze des vorliegenden Reglements ohne Verletzung der Gesellschafts-Interessen annehmbar seyen, und hoffe von dem günstigen Erfolge Seiner Bemühungen baldige Anzeige erhalten zu können. Berlin, den 9. November 1860. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, von der Heydt. An die K. Eisenbahn-Kommissariate.“

Das neue Betriebs-Reglement, von welchem hier die Rede ist, enthält I. Allgemeine Bestimmungen (§§. 1—6); II. Besondere Bestimmungen, und zwar A. Beförderung von Personen (7—23), B. Beförderung des Reisegepäcks (24—32), C. Beförderung von Leichen (23), D. Equipagen-Beförderung (34—36), E. Beförderung von Thieren (37—41), F. Güter-Beförderung (42—69). Die Vorschriften für die Personen-, Reisegepäck-, Leichen-, Equipagen- und Thiere-Beförderung (§§. 1—41) sind diejenigen, welche vom 1. Juli 1859 ab auf sämtlichen zum Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörigen Eisenbahnen zur Anwendung kamen. Den Vorschriften für den Güterverkehr lag in der Hauptsache der Dresdener Kommissionsentwurf vom September d. J. zu Grunde. Die wichtigsten Aenderungen in den Bestimmungen dieses Entwurfs betreffen, wie aus den obigen Erlässen hervorgeht, die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltungen für verlorenes, beschädigtes oder verspätet geliefertes Frachtgut.

Unterm 12. November hat nun der Minister für Handel ic. eine Circularverfügung erlassen, durch welche die Publikation des neuen, mit den Forderungen

des deutschen Handelsgesetzbuchs in Uebereinstimmung gebrachten preussischen Betriebsreglements bis auf weitere Verfügung ausgesetzt wird, nachdem die auf der in Hamburg tagenden Generalversammlung des deutschen Eisenbahnvereins anwesenden Direktoren preussischer Eisenbahnen die Hoffnung gegen das R. Ministerium ausgesprochen, daß die Versammlung die wesentlichsten Grundsätze des neuen preussischen Betriebsreglements annehmen und überdies noch andere beachtenswerthe Verbesserungen beschließen werde. Das preussische Ministerium erklärt sich bereit, im Interesse des Verkehrs dem für die preussischen Staatsbahnen festgestellten Reglement die wünschenswerthe Uebereinstimmung mit dem Vereinsreglement zu geben, so weit dieß unbeschadet der als notwendig und zulässig anerkannten Hauptbestimmungen geschehen könne, spricht die Erwartung aus, daß diese Hauptbestimmungen schon jetzt zu der erstrebten allgemeinen Geltung gelangen werden, und vertagt die Publikation und Einführung des Betriebsreglements, bis das Ergebnis der in Hamburg stattfindenden Berathung bekannt ist.

Postwesen.

Betriebs-Ergebnisse der englischen Postanstalt im Jahre 1859.

Der R. Generalpostmeister hat beiden Parlamentshäusern kurz vor dem Schluß der letzten Session seinen gewöhnlichen Jahresbericht über den Betrieb der unter seiner Leitung stehenden Staatsanstalt vorgelegt. Er beginnt damit, die allgemeinen Fortschritte des R. Institutes im Jahre 1859 zu konstatiren. Trotz der neuerlichen Ermäßigung verschiedener Posttaxen im Verkehre mit fremden Ländern ist das Posteinkommen abermals gestiegen. Bei der Inlandpost wurde sowohl in den Städten als am Flachlande die Aufs- und Abgabe der Briefe neuerdings erleichtert und vervielfältigt, die Zahl der Postkurse, ihre Raschheit und Regelmäßigkeit erhöht, der Briefwechsel in London und dessen Vorstädten noch mehr erleichtert und beschleunigt. Diese und andere Verbesserungungen hat man bewerkstelligt, ohne gleichzeitig den Beamten, die in vielen Fällen namhafte Gehaltszulagen erhielten, eine größere Arbeitskraft aufzubürden. Die Zahl der Postämter im ganzen vereinigten Königreiche ist während des vorigen Jahres um 177 gestiegen und beträgt jetzt 11,412 (darunter 825 Hauptpostämter). Rechnet man dazu die auf den Straßen befindlichen 1958 Briefsammlkästen, von denen ein großer Theil (790) erst im vorigen Jahre aufgestellt wurde, so ergibt sich, daß für die Briefaufgabe im Ganzen durch 13,370 verschiedene Sammelplätze (gegen 4518 in der Zeit vor Einführung des Pennyporto) gesorgt ist. Ungefähr 93 Proz. aller im Vereinigten Königreiche befördernden Briefe, Zeitungen und anderen Postpakete werden den Adressaten durch Briefträger und Landboten ins Haus zugestellt, ohne daß dafür eine andere Gebühr als die gewöhnliche Posttaxe zu entrichten wäre. An 1516 Plätzen des Reiches wurde im vorigen Jahre diese gebührenfreie Zustellung der Postsendungen neu eingeführt, an 504 anderen Orten erweitert oder verbessert. Nach mehrfachen erfolgreichen Versuchen hat man endlich eine Maschine erfunden, welche das Stempeln und Oblitieren besser und rascher bewirkt, als es bisher durch Menschenhände geschehen ist. In der Bauart der Postwaggons (fahrenden Postämter) auf den Eisenbahnen wurden, über Anregung des beim Londoner Hauptpostamt angestellten Arztes und des General-Postinspektors, wesentliche Verbesserungen vorgenommen, wodurch mit Rücksicht auf Gesundheit und Bequemlichkeit der in diesen Wägen arbeitenden Beamten und Diener zunächst eine vollständigere Lüftung der engen Räume erzwungen werden soll. Der Gebrauch mechanischer Apparate zum Auswechseln der Briefkassetteisen, während die Eisenbahnzüge an den einzelnen Stationen verfahren, wurde ferner ausgedehnt; man bedient sich dabei einer Vorrichtung („double arm“, „Doppelarm“ genannt), mittelst deren 2 und sogar 3 Partien Briefkassetteisen an der nämlichen Station auf- und abgegeben werden können, ohne daß der Bahnzug dadurch den geringsten Aufenthalt erleidet.

Nach diesen und andern allgemeinen Notizen gelangt der Jahresbericht des General-Postmeisters zur Darstellung der eigentlichen Betriebsergebnisse, und beginnt mit dem Nachweise, daß im vorigen Jahre die Wegestrecke, auf welcher Postsendungen entweder mittelst Eisenbahnen, Postkutschen, Dampfern u. oder durch Fußboten befördert wurden, pro Tag und für das ganze Land bemessen, ungefähr eine Länge von 140,000 (englischen) Meilen hatte. Gegen das Vorjahr stellt dies eine Zunahme um circa 7500 Meilen dar, welche zunächst die

*) In London, wo täglich 10 Briefexpeditionen stattfinden, kann jetzt eine Person der andern — mögen beide noch so weit aus einander wohnen — an einem und demselben Tage einen Brief senden, darauf die Antwort erhalten und noch einmal zurückschreiben. Wenige Fälle ausgenommen, ist gegenwärtig kein Bewohner Londons von einem Postamt oder einem Sammelkasten weiter als $\frac{1}{10}$, und von einem Geldanweisung-Postamt über $\frac{1}{4}$ engl. Meile entfernt. Immer allgemeiner wird in London der Gebrauch, an den Hausthoren Briefkästen anzubringen, wodurch das Publikum wesentlich zur Erleichterung des Postdienstes beiträgt.

Beförderung mittelst Eisenbahnen und durch Fußboten betrifft. Auf die verschiedenen Transportarten vertheilt sich das Jahresergebnis, wie folgt:

Postbeförderung	England		Irland		Schottland	
	Zurückgelegte Meilenzahl pro Tag	Durchschnittskosten pro Meile	Zurückgelegte Meilenzahl pro Tag	Durchschnittskosten pro Meile	Zurückgelegte Meilenzahl pro Tag	Durchschnittskosten pro Meile
Mittelst Eisenbahnen	27,506	— s. 8 d.	3,267	1 s. 2 d.	4,831	10 $\frac{1}{2}$ d.
„ Kutschen, Omnibus u. c.	19,024	— „ 2 $\frac{1}{2}$ „	8,950	— „ 2 „	4,962	2 $\frac{3}{4}$ „
Durch Fußboten	49,803	— „ 1 $\frac{3}{4}$ „	8,362	— „ 1 „	10,799	1 $\frac{1}{2}$ „
Mittelst Packetbooten	1,134	1 „ 6 $\frac{1}{2}$ „	62	— „ 1 „	1,621	4 $\frac{1}{4}$ „
Zusammen	97,467	—	20,641	—	22,213	—
Im Jahre 1858	90,811	—	18,226	—	20,443	—

(Schluß folgt.)

Beitung.
Inland.

Oesterreich. — Am 4. November ist die Strecke Przeworsk-Przemysl der galizischen Karl-Ludwigbahn, mit den Zwischenstationen Jaroslaw, Radymno und Zurawica, für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Am 14. November wird der Frachtenverkehr auf dieser Bahnstrecke beginnen.

Preußen. — Am 5. Novbr. hat die Fortsetzung der Generalversammlung der Bergbau-Gesellschaft Phoenix das gewünschte Resultat gehabt, da der die Reorganisations der Gesellschaft bezweckende Vertrag mit vier Bankhäusern (G. B. S. 176) genehmigt und die nach Maßgabe der veränderten Verhältnisse revidirten Statuten angenommen wurden. Es waren 16,547 Aktien mit 943 Stimmen vertreten. Ohne Zweifel wird nunmehr ein lebhafterer Betrieb der Werke bei Ruhrort eintreten. — Dem blühenden Stande des Krupp'schen Establishments gegenüber befindet sich der Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation in einer wenig erfreulichen Lage. Der jetzt veröffentlichten Bilanz vom 30. Juni d. J. zufolge liegt das Aktienkapital von 824,500 Thlr. etwa zur Hälfte, wenigstens bis auf Höhe der in den Aktiven figurirenden Summe von mehr als 352,000 Thlr. in Immobilien fest. Maschinen und Utensilien haben circa 340,000 Thlr. absorbirt und große Waarenbestände auf Höhe von etwa 140,000 Thlr. befinden sich zur Zeit unverkäuflich auf Lager. Ein ohnehin mehr als dürftiger Brutto-Ueberschuß von 22,993 Thlr. gestattet höchstens einige sehr unzulängliche Abschreibungen. (Mz.)

Ausland.

Schweiz. — Der Große Rath von Graubünden hat sowohl die Betheiligung an der Lukmanier-Bahn mit 2 Mill. Francs als auch die Herstellung des großen Straßennetzes mit 4 Mill. Francs, unter Voraussetzung eines Bundesbeitrages zu letzterem von 1 Million beschlossen, so daß also der Kanton 5 Mill. Francs für Kommunikationsmittel auf einmal dekretirt. Beide Beschlüsse unterliegen noch der Volksabstimmung. (Mz.)

Frankreich. — Nach dem belgischen Journal „Moniteur des intérêts matériels“ waren in 1858 die Produktion und der Verbrauch an Steinkohlen in Großbritannien, Preußen, Belgien und Frankreich verglichen mit den Bevölkerungen dieser Staaten folgende:

	Großbritannien	Preußen	Belgien	Frankreich
Bevölkerung, Seelen	29 Millionen	17.8 Mill.	4.6 Mill.	37 Mill.
Kohlenerzeugung, Tonnen	66,048,787	10,417,296	8,925,714	8,400,000
Kohlenverbrauch	59,414,832	9,417,296	5,942,003	13,612,946
Produktion pro Einw. Kil.	2,278	585	1,940	227
Verbrauch	2,049	520	1,292	368

Die Produktion und der Verbrauch an Kohlen in den 5 Jahren von 1855 bis 1859 haben in Frankreich betragen (Tonnen):

Jahr	Produktion	Einfuhr	Ausfuhr	Verbrauch
1855	7,453,048	3,817,162	112,439	11,157,771
1856	7,933,201	3,915,679	97,783	11,751,097
1857	7,900,000	4,326,489	145,000	12,083,489
1858	8,400,000	4,544,534	131,380	12,813,154
1859	8,800,000	4,645,766	135,000	13,310,766

In diesen Zahlen sind die eingefuhrten Coles nicht begriffen, welche in 1859 betragen haben 453,573 Tonnen, oder auf Kohlen reduziert 755,995 Tonnen. Mit Hinzurechnung dieses Quantum ergibt sich der Gesamtverbrauch in 1859 zu 14,066,721 Tonnen.

Großbritannien. — In Großbritannien sind 28 verschiedene Telegraphen-Compagnien inkorporirt worden, wovon jedoch nur 10 in Wirksamkeit kamen. Die wichtigste darunter ist die „Electric and International Telegraph Company“, mit einem konzeßionirten Gesellschaftskapital von 1,148,000 Pf. St., wovon seit 1846 eingezahlt wurden 827,885 Pf. St. Im Jahr 1851 war die

Bruttoeinnahme vom Telegraphenbetrieb 49,866 Pf.St. und es wurde hieron eine Dividende von 6 Prozent verteilt; in 1852 war der Rohertrag 67,525 Pf.St., die Dividende 6 1/2 Proz.; 1853 Rohertrag 104,185 Pf.St., Dividende 6 1/2 Proz.; 1854 Rohertrag 123,231 Pf.St., Dividende 6 1/2 Proz.; 1855 Rohertrag 144,928 Pf.St., Dividende 6 Proz.; 1856 Rohertrag 165,776 Pf.St., Dividende 6 1/2 Proz.; 1857 Rohertrag 180,734 Pf.St., Dividende 8 Proz.; 1858 Rohertrag 177,638 Pf.St., Dividende 6 1/2 Proz.; 1859 Rohertrag 201,674 Pf.St., Dividende 6 1/2 Proz. Im Jahr 1850 war die Länge der Telegraphenlinien der Gesellschaft 13,906 engl. Meilen, die Zahl der Stationen 257, die Zahl der beförderten Telegramme 64,734; in 1859 betrug die Länge der Linien 62,499 miles, die Zahl der Stationen 552 und die Zahl der Telegramme 1,025,269. Die Zahl der verwendeten Personen war in 1859 . . . 1594. Gleiche Wandlungen hat der Tarif erfahren. Im Jahr 1850 wurde für Telegramme von 20 Worten, Adresse mitgerechnet, auf den ersten 50 miles 1 d. pro mile, für die zweiten 50 miles 1/2 d., und für jede weitere Entfernung 1/2 d. pro mile berechnet. Für je 10 Worte weiter war die Hälfte mehr zu bezahlen. Später wurde die Maximaltaxe für 20 Worte auf jede Entfernung auf 10 Sh., dann auf 8 1/2 Sh. reduziert. Vom November 1851 bis August 1853 wurde berechnet: für 20 Worte auf 100 miles Entfernung und darüber 5 Sh., unter 100 miles 2 1/2 Sh. In 1854 wurden verschiedene Tarifänderungen, jedoch nicht von allgemeinem Charakter eingeführt, dann die Zahlung von Adresse und Unterschrift aufgehoben. Seit 1855 endlich gelten folgende Tariffätze: Innerhalb London 1 Sh., innerhalb eines Rayons von 50 miles 1 1/2 Sh., von 100 miles 2 Sh., 150 miles 3 Sh., über 150 miles 4 Sh., von und nach Dublin 5 Sh.; die für 20 Worte, für je weitere 10 Worte wird die Hälfte zugeschlagen oder kommt nach Wahl des Absenders für jedes Wort über 20 eine Mehrtaxe von 3 d. in Berechnung.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Württembergische Staatsbahnen (45.6 Meilen). — Monat Oktober.

	1860	1859
Personen, Zahl	278,652	312,296
Güter, Ztr.	796,793.0	690,110.9
Ginnahmen vom Personenverkehr	173,912 fl.	174,491 fl.
" " Güterverkehr	239,842 "	236,110 "
Gesamteinnahme	413,754 fl.	410,601 fl.
Mehreinnahme in 1860	3,153 fl.	

K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (174 1/2 Meilen.)

	Personen.	Güter.	Ginnahme.	1859.
1860.	Zahl.	Ztr.	fl. öst. W.	fl. öst. W.
21. Oktober bis 27. Okt.	45,864	1,291,425	495,032	403,961
bis 27. Okt.	1,660,037	39,486,184	15,684,324	14,633,177

Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Monat Oktober 1860.
(Länge sämtlicher Betriebsstrecken 82 1/2 Meilen.)

	Personen.	Zollztr.	Ginnahmen.
			öst. W.
1—31. Oktbr. 1860	164,293	3,244,001	1,609,209 fl.
gegen in 1859	153,246	2,349,424	1,284,938 "
1. Jan. bis 31. Okt. 1860	1,377,707	25,374,080	12,649,848 "
gegen in 1859	1,504,713	21,085,621	12,789,910 "

(Regie Transporte ohne Frachtbetrag im Okt. 1860 232,794 Ztr.)

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Betriebsstrecke 27 Meilen.)

1860	Personenverkehr		Güterverkehr		Total-Ginnahme
	Anzahl der Personen	Ginnahmen fl.	Zentner	Ginnahmen fl.	
Oktober	22937	23008	269645	58564	81573.
Okt. 1859	22011	20446	178847	45134	65580
Okt. 1860 mehr	—	2563	—	13430	15993
bis ult. Okt. 1860	200409	207444	2303028	527391	734836
" " 1859	—	199419	—	356099	555519
im Jahre 1860 mehr	—	8025	—	171292	179317

Königlich bayerische Staatsbahnen. — Monat September 1860.
(Bahnlänge 310.5 Wegstunden.)

390,330 Personen	445,546 fl.
1,529,405 Ztr. Güter (216,243 Ztr. Regiesend.)	559,907 "
Gepäck, Equipagen, Thiere u.	51,277 "
Summa	1,056,730 fl.

gegen 360,922 Personen, 1,381,832 Ztr. Güter (139,802 Ztr. Regiesendungen) und 966,062 fl. Ginnahmen im Septbr. 1859 bei 287 Stunden Bahnlänge.

Pfälzische Eisenbahnen. — I. Ludwigsbahn.

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Ginnahme.	Ztr.	Ginnahme.	Ztr.	Ginnahme.	
Monat Oktbr. 1860	90856	50766 fl.	490575	54623 fl.	768190	91207 fl.	196597 fl.
" " 1859	96665	58484 fl.	403418	54957 fl.	567595	70988 fl.	184430 fl.
1859 mehr	—	—	87157	—	200595	20219 fl.	12167 fl.
weniger	5809	7718 fl.	—	334 fl.	—	—	—

— II. Maximiliansbahn.

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Ginnahme.	Ztr.	Ginnahme.	Ztr.	Ginnahme.	
Monat Oktbr. 1860	24005	9981 fl.	98885	7894 fl.	245700	12224 fl.	30099 fl.
" " 1859	27871	10365 fl.	98738	7683 fl.	126530	6202 fl.	24251 fl.
1859 mehr	—	—	147	211 fl.	119170	6022 fl.	5848 fl.
weniger	3866	384 fl.	—	—	—	—	—

Sübeck-Büchen. — Monat Oktober 1860.

Es wurden befördert:
 12,597 Personen und 240,482 Ztr. 30 Pfd. Güter, gegen
 12,460 " " 198,852 " 60 " " im Okt. 1859.
 Die Ginnahmen betragen:
 Für Personen und Gepäcküberfracht 6,541 Thlr.
 " Güter, Vieh und Equipagen 17,334 "
 Summa 23,875 Thlr.
 Im Okt. 1859 betragen die Ginnahmen 21,088 "
 mithin im Okt. 1860 mehr 2,787 Thlr.
 Seit dem 1. Januar 1860 sind vereinnahmt 175,175 "
 in demselben Zeitraum 1859 162,141 "
 mithin 1860 mehr 13,034 Thlr.

Magdeburg-Wittenberge. — Monat Oktober 1860.

13,734 Personen, Ginnahme 9,881 Thlr.
 220,250.0 Ztr. Güter " 25,633 "
 Außerordentliche Ginnahmen 2,955 "
 Summa 38,469 Thlr.
 gegen 13,081 Personen, 199,933.1 Ztr. Güter und 35,324 Thlr. Ginnahmen im Oktober 1859.
 Vorbehältlich späterer Festsetzung.

Ankündigungen.

[66—67] **Tannus-Eisenbahn.**
 Die Lieferung von 12,000 Zentner breitbasiger Schienen soll auf dem Submissionswege vergeben werden, und können die auf diese Lieferungen bezüglichen Bedingungen auf frankierte Anfragen von der Inspektion der Tannus-Eisenbahn zu Cassel bei Mainz bezogen werden.
 Offerten sind unter der Aufschrift:
 „Submission auf die Lieferung von Schienen“
 spätestens bis zum 24. d. M. kostenfrei an den Unterzeichneten einzusenden und wird hierbei bemerkt, daß die Lieferung der Schienen selbst im Laufe des Monats April 1861 zu geschehen hat.
 Frankfurt a. M., den 8. November 1860.
 In Auftrag des Verwaltungsrathes
Der Direktor, Werner.

[60—62] **Für Bauunternehmer.**
 Die Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft hat 25 Stück in ganz gutem Zustande befindliche Kippwagen, so wie 3 gußeiserne Drehscheiben von 3 Meter Durchmesser zu verkaufen. Kaufliebhaber wollen sich an den Ober-Ingenieur Herrn Kramer in Mainz wenden.

[63—64] **Eisengießerei-Verkauf.**
 Die zur Debitmasse der hiesigen Handlung und Eisengießerei F. K. Schmitz gehörige Liegenschaft in Sachsenhausen an der Offenbacher Landstraße, so wie die Fabrik-Einrichtung (incl. Dampfmaschine, Blei- und Kupferpresse u. s. w.) und die Geschäftsvorräthe sollen aus der Hand verkauft werden. Näheres bei Dr. jur. Ernst Rumpf.
 Frankfurt a. M., den 15. Oktober 1860.
Der Curator und Gläubiger-Ausschuß der F. K. Schmitz'schen Concursmasse.

