

nach Station	gewöhnliche Züge						Schnellzüge				Gemischte	
	1. Classe.		2. Classe.		3. Classe.		1. Classe.		2. Classe.		Billets.	
	Zhhr.	Ngr.	Zhhr.	Ngr.	Zhhr.	Ngr.	Zhhr.	Ngr.	Zhhr.	Ngr.	Zhhr.	Ngr.
Ulm	29	22	17	25	13	26	30	22	18	26		
Friedrichshafen	33	7	19	28	15	15	34	7	20	29		
Carlsruhe	24	21	14	24	11	16	25	21	15	25		
Baden	25	27	15	16	12	3	26	28	16	17		
Rehl	27	8	16	11	12	22	28	8	17	11		
Strasburg	27	17	16	20	13	1	28	18	17	21		
Freiburg	29	7	17	16	13	19	30	7	18	17		
Saltingen	31	4	18	20	14	16	32	4	19	21		
Basel	31	13	18	29	14	25	32	13	20	—		

Gültig 5 Tage.

Für die Reisenden nach Belgien und Frankreich ist die Einrichtung getroffen, daß bei der Billet-Expedition der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in Dresden neben Fahrbillets I. und II. Classe von Dresden bis Deutz für die Courierzüge, bei welchen auf dieser Strecke kein Wagenwechsel stattfindet, auch directe Billets von Köln nach Brüssel, Ostende, Antwerpen, Paris und Calais gelöst werden können, die bis 30 Tage nach der Lösung Gültigkeit haben und zur beliebigen Unterbrechung der Reise innerhalb dieser Frist auf den Stationen Magdeburg, Oschersleben, Braunschweig, Minden, Köln, Aachen, Lüttich, Mecheln, Brüssel, Loewen, Gent und Brügge berechnen. — Das Gepäck wird bis Deutz expedirt, sofern dies nicht nach einer vorgelegenen Station verlangt wird. — Auf dem Bahnhofe in Deutz befindet sich eine Expedition der Rheinischen Eisenbahn-Verwaltung, bei welcher der bis Deutz gültige Gepäckschein gegen einen neuen Gepäckschein zur Weiterreise ausgetauscht werden kann.

#### Mitteldeutscher Eisenbahnverband.

Seit dem 1. Juni 1854 sind die in dem Tarif des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1853 namhaft gemachten Eisenbahnstationen zwischen Heidelberg und den Endpunkten Hamburg, Lübeck, Rostock, Wismar, Berlin, Dresden, Warburg und Karlsruhen in unmittelbarer Verbindung für den Güterverkehr mit den königl. Württembergischen Eisenbahnstationen Bruchsal, Heilbronn, Stuttgart, Esslingen, Ulm, Döberitz und Friedrichshafen getreten. — Es gelten für diesen Verkehr die Bestimmungen des Betriebsreglements für die directe Güterbeförderung im Mitteldeutschen Verband vom 1. Febr. 1853, insbesondere müssen also auch Frachtbriefe nach dem vorgeschriebenen Formular angewendet werden. Die directen Frachtsätze, sowie die Lieferzeiten sind aus einem Nachtrag zu dem Tarif vom 1. Februar 1853 ersichtlich, welcher — sowie der Tarif selbst, das Reglement und die Frachtbrief-Formulare — bei den betreffenden Abfertigungsstellen käuflich zu haben ist.

Besonderer Beachtung der Versendung wird die Tarifbestimmung empfohlen, daß Güter, welche nach Pläzen am jenseitigen Bodenseeufer bestimmt, in Friedrichshafen mit der Eisenbahn ankommen, auf ein im Frachtbrief auszudrückendes Verlangen der Versender unmittelbar (d. h. ohne Vermittelung eines Speditors) durch einen Agenten der Württembergischen Eisenbahnverwaltung an die Württembergische Dampfschiffahrtsverwaltung abgegeben werden, nachdem

durch denselben zuvor auch die etwa erforderliche Zollbehandlung und Verzollung besorgt sein wird und daß hierfür der Agent dem Versender oder Empfänger keine Spesen, sondern nur seine nachweisbaren Auslagen an Fracht, Zoll, Porto und  $\frac{1}{2}$  Procent Provision für solche Vorschüsse, Falls sie bei einer Abfertigungsposition den Betrag von 5 fl. übersteigen, anrechnen darf.

Der mitteldeutsche Eisenbahn-Verband entstand den 15. Mai 1854 und umfaßt:

- die königliche Württembergische Centralbehörde für die Verkehrsanstalten,
- die Direction der Großherzoglich Badischen Posten und Eisenbahnen,
- die Direction der Main-Neckar-Eisenbahn,
- die provisorische Central-Direction der Main-Weser-Eisenbahn,
- die Direction der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn,
- die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft,
- das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie,
- das Directorium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft,
- das Directorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft,
- die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft,
- die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft,
- die Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft und
- die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Nächst dem besteht noch ein Norddeutscher Eisenbahn-Verband, welcher nach seinem Betriebs-Reglement v. 1. Juni 1852 durch:

- die Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft,
  - die königlich hannoversche Eisenbahn-Direction, die herzoglich Braunschweig-Lüneburg'sche Eisenbahn- und Postdirection,
  - das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft,
  - das Directorium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft,
  - das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft und
  - das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie
- gebildet wird.