

berer in das Haus der Empfänger gebracht und diesen gegen Bezahlung der hierauf haftenden Fracht und Nachnahme, sowie der Bestellgebühr, mit den Frachtbriefen oder Transportscheinigen gegen Rückgabe des diesen beigefügten, von dem Empfänger oder seinem Stellvertreter zu unterzeichnenden Güter-Ablieferungsscheins abgeliefert, wofür nicht auf dem Frachtbriefe durch den Versender ausdrücklich bemerkt ist, daß dieselben auf dem Bahnhof oder Haltplatz bis zur Verfügung des Empfängers liegen bleiben sollen, oder wenn nicht der Empfänger im Voraus gegen den betreffenden Abfertigungs-Beamten schriftlich erklärt hat, daß er alle an ihn auf der Eisenbahn ankommenden Güter auf der Güterstation abholen lassen werde. In den beiden letzteren Fällen werden die Empfänger von der Ankunft der Güter längstens drei Stunden, und bei den gewöhnlichen Gütern sechs Stunden nach dem Eintreffen der Wagenzüge in Kenntniß gesetzt, es wäre denn, daß die Ankunft Abends erfolgte, in welchem Falle diese Anzeige am anderen Morgen vor 9 Uhr, beziehungsweise 12 Uhr, gemacht wird.

Uebrigens wird die Verwaltung nach Möglichkeit eine Abkürzung dieser Fristen zu bewirken suchen.

Bei dieser Anzeige wird dem Empfänger der Frachtbrief vorgezeigt, welche Vorzeigung derselbe auf dem Frachtbriefe bescheinigt, indem er zugleich hievon den Güter-Ablieferungsschein abschneidet.

Diejenigen Güter, welche von den aufgestellten Güterbeförderern zu bestellen sind, werden, so weit es Güter sind, spätestens inner 6 Stunden nach deren Ankunft, wenn aber diese erst Abends 6 Uhr erfolgt, am andern Morgen vor 9 Uhr abgeliefert, während die übrigen Güter spätestens innerhalb 24 Stunden nach ihrer Ankunft (die Zeit der Sonn- und Festtage nicht gerechnet) den Empfängern in das Haus gebracht werden.

§. 29.

Verweigerte Annahme.

Etwasige Verweigerung der Annahme hat der Empfänger sogleich bei Vorweisung des Frachtbriefs auf demselben schriftlich zu erklären, worauf der Absender zur weiteren Verfügung über die Güter in Kenntniß gesetzt wird.

Die Eisenbahn-Verwaltung bleibt für solche Güter, deren Annahme von dem Adressaten verweigert wurde, auch wenn sie versichert sind, nicht länger haftbar, und bewahrt die Güter auf Gefahr des Versenders nur so lange auf, bis von diesem Nachricht eingetroffen ist, jedoch längstens acht Tage von der Ankunft der Güter an gerechnet. Trifft diese Nachricht nicht inner dieser Frist ein, so sollen solche Güter nach dem Ermessen der Verwaltung entweder in deren Magazinen gegen Bezahlung der unter §. 30 festgesetzten Lagergebühr niedergelegt oder auf Kosten und Gefahr des Versenders, welcher die Fracht und überhaupt alle übrigen Kosten zu vergüten hat, anderwärts in geeigneten Verwahr gegeben werden. Die Kosten der zollamtlichen Behandlung von Begleiterschein-Gütern, welche nicht angenommen worden sind, fallen dem Versender gleichfalls zur Last.

§. 30.

Abholen der Güter.

Das Abholen der Güter von der Station muß, wenn dasselbe nach der Erklärung des Versenders oder Empfängers von letzterem besorgt wird, innerhalb 24 Stunden nach erfolgter Anzeige von der Ankunft derselben geschehen, es wäre denn, daß letztere erst Nachmittags vor einem Sonn- oder Festtage, oder an einem solchen erfolgt, in welchem Falle die Güter an dem darauf folgenden Tage abzuholen sind.

Nach Ablauf dieses Termins haftet die Verwaltung in keiner Beziehung für die etwa nicht abgeholtten Güter, auch wenn diese versichert wären, und es fallen daher alle Folgen der verzögerten Abnahme auf den Empfänger, beziehungsweise Versender.

Uebrigens ist für jeden Tag nach Ablauf der Abholungsfrist ein Lagergeld von 2 kr. per Zentner zu entrichten.

Vor der Ausfolge der Güter hat der Empfänger jedenfalls durch Rückgabe der von ihm zu unterzeichnenden, von den Frachtbriefen abzuschneidenden Ablieferungsscheine, für deren Empfang zu bescheinigen und die Fracht nebst allen übrigen Gebühren zu bezahlen, wogegen ihm sofort die betreffenden Frachtbriefe eingehändigt werden.

(Beilagen A, B und C siehe in der Beilage.)

Erfindungen und Verbesserungen.

26.

Drescher's elektromagnetischer Telegraph.

Der in Oo:ha erscheinende „Allgemeine Anzeiger“ (Nr. 294 vom 28. Okt.) enthält darüber folgende Angaben. Drescher, welcher bei seinen Versuchen

von der kurhessischen Regierung und besonders von der Direktion der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn durch Bewilligung von Mitteln unterstützt ward, war hierbei von dem Grundsatz geleitet, daß das praktisch Vollendete ein Einfachstes seyn müsse und daß der Telegraph ein Instrument in der Hand des Schreibenden und Lesenden Menschen seyn solle, deshalb aber der Schnelligkeit der Bewegung der Sprachorgane nahe gebracht werden müsse. Er wählte die Einrichtung der Zifferblatt-Telegraphen, entfernte alle verwickelte Kunstleien, in die sich die Erbauer und Erfinder von Telegraphen bisher verloren haben, und hat es möglich gemacht, daß

1) der Zeiger seines Apparats in 1 Sekunde bei 16 Buchstaben vorüberläuft, wodurch es möglich ist, so schnell zu telegraphiren, daß man dem Telegraphen nicht nachschreiben, sondern nur nachlesen kann; daß

2) der Zeichen gebende Telegraphist außer Lesen weiter keine Geschicklichkeit oder Uebung zu haben braucht, als die Fingerspitze in schnelle Bewegung zu setzen; daß

3) die elektrische Kette nur aus einer einzigen Drahtleitung besteht, gleichwohl aber

4) innerhalb jeder deutschen Meile der Drahtlänge 8 bis 10 telegraphische Apparate in Bewegung setzen kann, und daß

5) dieselbe einfache Drahtleitung auch die Lärmvorrichtung an jedem telegraphischen Apparat anläßt; daß endlich

6) Drescher's elektrische Kette geeignet ist, unmittelbare Mittheilungen auf 100 Stunden Entfernung zu machen.

Drescher hat vorzügliche Mittel, die Zwischen-Telegraphen an Eisenbahnlinien auf langen Strecken in wenig Minuten auszuscheiden und unmittelbare Verbindungen zwischen Orten in Entfernung von 100 Stunden herzustellen.

Der Apparat signalisirt zehnmal schneller, als andere Zifferblatt-Telegraphen, viermal schneller als der in Amerika gebräuchliche Morse'sche. Diese Schnelligkeit ist erzielt

a) durch die sinnreichste Verwendung der sämtlichen magnetischen Anziehungs- und Abstößungskraft der elektrischen Kette und

b) durch größte Dekonomie in der Bewegung der Maschinentheile, sowie

c) durch Verminderung der bewegten Massen bis aufs kleinste.

Dieselben Mittel gewähren die unrügeliche Sicherheit und Fehlerlosigkeit im Signalisiren, besonders aber wird die Sicherheit des Zeichengebens dadurch herbeigeführt, daß der Zeiger des Telegraphen durch keinen anderen Faktor, als direkt durch die elektromagnetische Kraft, nicht durch Federkraft oder Gewichte bewegt wird und daß zur bewegenden Kraft schon die kleine Stromkraft ausreicht, welche in einer Weber'schen Tangentenboussole, deren Ring 2 decim. Durchmesser und deren Nadel 4 centim. Länge hat, eine Ablenkung von $\frac{1}{4}$ Grad zeigt.

Die Ersparniß in der Anlage und Erhaltung der Drahtleitung, Batterie und Apparate ist gegen andere Einrichtungen sehr bedeutend. Denn Drescher braucht nur Draht von 2 millim. Stärke, während man sonst Draht von 3 und 4 m. Stärke nimmt; er braucht für jede deutsche Meile und 8 bis 10 Telegraphen in dieser Strecke nur $1\frac{1}{2}$ Daniel'sche Zelle, während man deren bei anderen Einrichtungen, welche keine Zwischen-Telegraphen haben, gewöhnlich 4 und 5 auf die Meile braucht.

Bei der Einfachheit und Vollendung des telegraphischen Apparates, sowie bei dem einfachen Arbeitsmittel, kann der Drescher'sche Apparat nicht in Unordnung kommen, was bei den übrigen Telegraphen sehr häufig der Fall ist. Drescher hat bereits Patente in Kurhessen und Preußen, und wird deren noch mehrere nehmen, auch im Auslande.

Literatur.

Bei Theodor Fischer in Kassel ist in deutscher und französischer Sprache erschienen:

„Darstellung einer direkten Eisenbahn Verbindung zwischen Köln und Marburg nebst Zweigbahnen nach Siegen und den Steinkohlen-Vergwerksbezirken der Ruhr bei Hagen. Eine Denkschrift von F. Eblingard, königlich belgischen Ingenieur, dormalen Ober-Ingenieur der kurhessischen Eisenbahnen.“

Diese Schrift liefert ein Projekt des Verfassers, von der Main-Weser-Bahn unweit Marburg (genau genommen bei dem Dorf Kölbe) eine Eisenbahn über Biedenkopf und Laasphe durch die Gegend von Siegen und Freudenberg bis Heid und von da über Olpe, Drolshagen, Meinershagen nach Gilpe und Hagen, einen anderen Arm aber von Heid über Bonekamp, Möhlischeid, Siegburg und Wahn nach Köln oder Deutz zu führen. Sie enthält die Motive des Projekts, die Beschreibung und Erläuterung der gewählten Linie mit ihren Curven, Kunstbauten, Steigungen und Senkungen u. s. w. Dann die Veranschlagung der Anlagelkosten und der jährlichen Betriebs-, Unterhaltungs- und Ergänzungskosten und endlich eine Parallele zwischen den muthmaßlichen Einnahmen und Ausgaben der projektirten Bahnen. Beigefügt ist eine Generalkarte der deutschen Eisenbahnen und eine Spezialkarte von dem Projekt, worin auch das Längenprofil der Bahnen eingezeichnet ist. Die Länge der Bahn von Köln bis Deutz ist zu 590,000 Fuß, eine kleine Zweigbahn nach Siegen zu 19,000 Fuß und die Bahn von Heid nach Hagen zu 233,000 Fuß Länge angegeben. Es sind erforderlich zwölf Tunnel, welche eine Gesammtlänge von 24,650 Fuß haben sollen. Die Kosten der Bahnen sind veranschlagt zu 15,000,000 Thlr. und ihr Ertrag ist zu 5.87 Proz. berechnet, wobei die Bruttoeinnahme zu 4,636,350 Fr. und die Betriebskosten zu 1,200,000 Fr. angegeben sind.

Motivirt ist das Projekt durch die Behauptung, daß die Eisenbahnen von Deutschland eigentlich nur eine Zusammenstellung von Sonderbahnen, jede zu einem besonderen Zweck, bildeten, bei denen man sich um einen Anschluß an die Nachbarstaaten nicht gekümmert habe. Die projektirten Bahnen sollen nun diesen Fehler vermitteln und besonders eine von Osten nach Westen sich erstreckende Linie, welche Breslau, Dresden, Leipzig, Halle, Kassel, Lippstadt, Elberfeld, Düsseldorf und Köln berührt, verkürzen. Diese Abkürzung wird auf 20 Lieues Entfernung, sowie die Ersparniß für den Reisenden auf 3 Thaler und auf $3\frac{1}{2}$ Thaler für die Tonne bei Waarenversendungen angegeben. Außerdem ist bemerkt, daß die Gegenden, durch welche die Eisenbahnen projektirt sind, 500 Eisengruben, 140 Hochofen und 500 Hämmer, sowie mannigfaltige Fabriken enthielten und daß diese Eisenbahnen die Steinkohlenwerke an der Ruhr berühren würden; hierauf und auf andere statistische Angaben ist die Berechnung des Ertrages gegründet.

Was zunächst den Vorwurf gegen das System der deutschen Bahnen überhaupt betrifft, so sind wohl allerdings die ersten kleinen Bahnen in Deutschland so gut wie in anderen Ländern solche Sonderbahnen gewesen, daß man aber bei den späteren großen deutschen Bahnen nicht auch von großartigen Ansichten eines ausgedehnteren Verkehrs ausgegangen sey, läßt sich nicht behaupten, im Gegentheil möchte dieses in Deutschland mehr geschehen seyn, als sich von einem Förderativstaat erwarten läßt, am wenigsten möchte aber der Vorwurf auf die kurheissischen Bahnen passen, bei denen es z. B. gewiß nicht die Absicht war, nur Hönnebach mit Haueda oder Kassel mit Siebertshausen zu verbinden. Der Verfasser sagt, die von Breslau bis Kassel bezeichnete Linie sey bis dahin ziemlich gerade, von Kassel an bilde aber der übrige Theil eine so bedeutende Krümmung, daß man denselben nicht eigentlich als eine Fortsetzung jener Linie betrachten könne, während man, wenn man von Kassel bis Marburg die Main-Weserbahn verfolge und von da die projektirte Bahn von Marburg nach Köln einschlage, die natürliche Fortsetzung der angegebenen Linie einhalten werde. Der Anblick der dem Werk selbst beigefügten Karten zeigt aber sehr deutlich, daß wenn auch die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn mit der Verbindungsbahn nach Lippstadt und Hamm einen mäßigen Bogen in nördlicher Abweichung von der geraden Linie macht (welcher durch Terrain-Schwierigkeiten vollkommen gerechtfertigt ist), die von dem Verfasser vorgeschlagene Linie nach Köln ebenwohl einen Bogen, nur in südlicher Abweichung von der geraden Linie, mache, sowie nach eben diesen Karten dieser südliche Bogen nicht eine Abkürzung von 20 Lieues, sondern höchstens nur von 4 geogr. Meilen gewährt, da die Linie des nördlichen Bogens von Kassel nach Köln (über Elberfeld) 31 geogr. Meilen und die des südlichen Bogens, ebenso von Kassel nach Köln 27 geograph. Meilen lang ist. Der Reisende würde also nur Eine Stunde Zeit und nach den gewöhnlichen deutschen Preisen $\frac{1}{3}$ Thaler Geld gewinnen. Ferner ist es zwar eine bekannte Sache, daß die durch das Projekt berührten Gegenden reich an Bergwerken, Hütten und Hammerwerken seyen, wenn schon die gemachten Angaben etwas hoch erscheinen, aber es darf doch nicht übersehen werden, daß dieselben schon durch die vorhandenen oder doch be-

reits im Bau begriffenen Eisenbahnen, namentlich die Ruhrkohlenwerke durch die Köln-Mindener Bahn und die Verbindungsbahn von Hamm nach Kassel mit denselben Gegenden in Verbindung kommen, mit denen sie durch dieses Projekt von Kassel abwärts in Verbindung kommen würden. Es würde sich also der Nutzen der neuen Bahn hauptsächlich auf die Verbindung der Ruhrkohlenwerke mit den Hütten und Hammerwerken, die berührt würden, erstrecken, wobei es denn zweifelhaft seyn möchte, ob dieser Vortheil den großen Kostenaufwand von 15,000,000 Thalern lohnen möchte und ob nicht der beabsichtigte Vortheil mit viel geringerem Aufwand durch eine einfache Bahn von den Ruhrkohlenwerken nach dem Hauptsitze jener industriellen Werke zu erreichen sey. Denn was die beabsichtigte Erleichterung des Debits der Fabrikate dieser Werke nach dem südlichen Deutschland betrifft, so ist wohl keinem Zweifel unterworfen, daß eine Eisenbahn von Mainz bis Bonn am Rhein herunter später oder früher zu Stande kommen werde und dann möchte solcher Verkehr sich in dieser Richtung, nicht aber über Marburg bewegen, wenigstens sich theilen und damit die Rentabilität der Bahn vermindern. Eben deshalb ist es auch von keinem Interesse, daß diese Bahn von Marburg nach Köln für die Zeit, wo die Dampfschiffahrt auf dem Rhein unterbrochen ist, in Verbindung mit der Main-Weserbahn einen Weg von Frankfurt a. M. nach Köln bilden werde, denn eine Rheinbahn würde diese Passage völlig vernichten. Die statistischen Angaben, worauf außerdem die Berechnungen des Ertrages gegründet sind, dürfen wohl etwas generell, ohne spezielle Nachweisung gegeben, genannt werden, vielleicht auch nicht ohne einen oder den anderen Irrthum seyn, denn wenn z. B. der Reichthum einzelner Gegenden der Rheinprovinz und der Provinz Westphalen an Korn, Gerste und Weizen gerühmt wird, so daß davon im Jahr 1834 . . 1,000,000 Scheffel ausgeführt worden seyen, so kann dieses doch keinen Einfluß auf die projektirten Bahnen haben, denn sie gehen nicht durch Getreidegegenden und auch der Debit der an Getreide reichen benachbarten Provinzen geht einen andern Weg.

Endlich steht die Annahme der jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten auf ungefähr $\frac{1}{2}$ des Bruttoertrags in großem Widerspruch zu den Erfahrungen bei den deutschen Eisenbahnen, wonach man solche bekanntlich noch zur Hälfte des Bruttoertrags annehmen muß. Geschieht dieses aber bei den projektirten Bahnen, so vermindert sich der gehoffte reine Ertrag von 5.87 Proz. auf 4.13 Proz., abgesehen davon, daß die Berechnungen überhaupt die mögliche Theilung und wesentliche Verminderung des Ertrages durch eine Rheinbahn und andere Bahn-Kombinationen unberücksichtigt lassen.

Wenn nun hiernach schon alle die gehofften Vortheile in einem minder günstigen Licht erscheinen, so ist dagegen noch weniger zu erhellen, wie durch die Ausführung der projektirten Bahnen Vortheile für die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn und die Main-Weserbahn entstehen sollen. Die Reisenden, welche sich von Halle, Leipzig, Dresden und überhaupt aus dem Osten von Deutschland über Kassel nach Köln begeben wollen, werden sich deshalb nicht vermehren, weil die Bahn um einige Meilen kürzer wird, und wenn sie zwischen dem Weg über Kassel oder dem über Hannover zu wählen haben, doch dem ersteren, in Absicht auf die Kürze, besonders aber auch wegen des Zollvereins, den man auf demselben nicht verläßt, den Vorzug geben; ebenso wird es namentlich mit denen geschehen, welche aus dem Westen nach dem Osten reisen. Dagegen würden sie aber, wenn sie z. B. aus dem Osten kommen und nach dem Westen reisen, in Kassel oder schon in Guntershausen die Nordbahn verlassen, auf der Main-Weser Bahn bis Marburg reisen und dann auf der projektirten Bahn weiter fahren. Es würde also dadurch die Nordbahn von Kassel oder Guntershausen bis zur preussischen Grenze überhaupt ihr westlicher Theil, und ebenso die Verbindungsbahn von Haueda nach Hamm völlig brach gelegt werden, ich sage „völlig,“ denn es läßt sich nicht begreifen, wozu dieser Theil der Nordbahn alsdann noch dienen sollte, da selbst der Kommerz mit Holland die projektirte Bahn gehen könnte und gehen würde, wenn die Entfernung von einigen Meilen entscheidet.

Sowie nun die Hälfte der Nordbahn durch die neue Bahn ruiniert werden würde, so scheint es doch, als wenn die Main-Weser Bahn dadurch gewinnen würde, weil das, was der Nordbahn entzogen wird, der Main-Weser-Bahn für die Strecke von Guntershausen nach Marburg zuzölße, aber dieser Vortheil ist nur scheinbar, denn umgekehrt wird der Main-Weserbahn von den Reisenden, die auf derselben aus dem Süden von Deutschland nach dem

Norden gehen, schon ein beträchtlicher Theil in Marburg durch die neue Bahn entzogen werden, welcher Theil ohne diese neue Bahn die Main-Weserbahn von Marburg bis Kassel befahren würde. Ein gleiches sände bei dem Waarentransport statt.

Dieses ist Alles so sehr einleuchtend, daß es in der That schwer begreiflich ist, wie ein solches Projekt überhaupt gemacht werden, noch weniger aber, wie dieses von Ingenieuren der Nordbahn selbst ausgehen konnte. Und auch vom kosmopolitischen Standpunkte aus kann man ein solches Projekt nicht billigen, denn doppelte Bahnen nach denselben Orten ruiniren sich gegenseitig und vertheuern am Ende die Passage, statt sie wohlfeiler zu machen.

Gesetze und Verordnungen.

Institut der Ehrenzeichen für die arbeitende Klasse in Belgien.

Die Ausstellung der Produkte nationaler Industrie hat den König der Belgier veranlaßt ein Institut zu gründen, durch welches der Zweck — Hebung der Industrie — auf einem bisher noch nirgends betretenen Wege zu erreichen gesucht wird und welches ein sprechender Beweis der Sympathie der belgischen Regierung für die zahlreichste Klasse der Gesellschaft, die arbeitende, ist. In Erwägung, daß nicht allein Gerechtigkeit, sondern auch Klugheit, gebieten, Arbeiter und Handwerker an den Aufmunterungen Theil nehmen zu lassen, welche die Regierung der Industrie zugehen läßt, und denjenigen unter ihnen, welche sich durch Geschicklichkeit und Sittlichkeit auszeichnen, zu belohnen, hat der König der Belgier auf den Antrag des Ministers des Innern durch Dekret vom 7. Nov. 1847 bestimmt wie folgt:

Art. 1. Zur Belohnung von Arbeitern und Handwerkern wird ein Ehrenzeichen geschaffen, welches die Attribute der Industrie und des Ackerbaues trägt.

Die Dekorazion trägt auf der Rehrseite den Namen des Dekorirten und die Jahreszahl.

Die Dekorazion wird durch königliches Dekret zuerkannt.

Art. 2. Die Dekorazion hat 2 Klassen, bestehend, die erste in goldenen, die zweite in silbernen Medaillen.

Art. 3. Die Dekorazion wird an einem Kettchen von dem gleichen Metall auf der linken Brust getragen.

Art. 4. Sie wird ausschließlich denjenigen Arbeitern und Handwerkern zuerkannt, welche mit anerkannter Geschicklichkeit in ihrem Fach einen sittlichen Lebenswandel verbinden.

Art. 5. Ueber die Geschicklichkeit wird ausschließlich bei Gelegenheit der Ausstellungen erkannt durch die Jury, welcher die Beurtheilung der Produkte der Industrie obliegt.

Art. 6. Die Geschicklichkeit des Arbeiters oder Handwerkers wird als erwiesen angenommen,

a) wenn derselbe ein von ihm erzeugtes Produkt von ausgezeichnete Beschaffenheit ausstellt;

b) wenn ein Gewerbsmann, welcher ein ausgezeichnetes Fabrikat zur Ausstellung gesendet, bezeugt hat, daß dem Arbeiter ein erheblicher Theil an dem Verdienst der Bearbeitung oder Erzeugung des Gegenstandes zukommt.

Bei Gegenständen, welche sich zur öffentlichen Ausstellung nicht eignen, wird ein Bericht des Unternehmers des betreffenden Industriezweiges als Zeugniß für die Geschicklichkeit des Arbeiters angesehen.

Art. 7. Die Jury wird sich über den Lebenswandel der Arbeiter, denen sie das Zeugniß gibt, Proben von Geschicklichkeit und Intelligenz abgelegt zu haben, zu unterrichten suchen und der Regierung nur Individuen zur Belohnung vorschlagen, welchen in sittlicher Beziehung nichts vorzuwerfen ist.

Art. 8. Die Dekorazion in Silber soll ausschließlich als erste Belohnung oder Auszeichnung zuerkannt werden. Die Dekorazion in Gold wird nur in Folge einer zweiten Bewerbung erlangt, wenn nämlich der Dekorirte neue Beweise von Intelligenz, Fortschritten in seinem Fach und musterhaftem Lebenswandel gegeben hat.

Art. 9. Die Jury für die Industrieausstellung vom Jahr 1847 ist beauftragt, dem Minister des Innern Vorschläge zur Belohnung solcher Arbeiter und Handwerker zu machen, welche entweder selbst ausgestellt oder durch ihre Leistungen einem der Ausstellenden Anerkennung verschafft haben.

Art. 10. Die Zahl der Ehrenzeichen oder Dekorazionien ist auf 1000 beschränkt, nämlich 200 der ersten Klasse in Gold und 800 der zweiten Klasse in Silber.

Art. 11. Die vorstehenden Bestimmungen können auch auf Feldarbeiter Anwendung finden.

Art. 12. Unser Minister des Innern ist mit der Vollziehung des gegenwärtigen Dekretes beauftragt.

Brüssel, 7. Nov. 1847.

Leopold.

Auf Befehl des Königs der Minister des Innern
Ch. Rogier.

Vermischte Nachrichten.

Deutschland.

Oesterreich. — Wien. Zur Ermittlung der Ursachen des jüngst stattgehabten fürchterlichen Zusammenstoßes zweier Eisenbahnzüge zwischen Prag und Pardubitz sind der Regierungsrath Hock und der kais. Rath Schmidt, von der Generaldirektion der Staatsbahnen, an Ort und Stelle abgegangen.

Bayern. — Am 15. Nov. sind die Eisenbahnzüge zum Erstenmal vom neuen Bahnhof in München (an der ehemaligen Schießstätte unfern des Karsthors) abgefahren. Bis zur Vollendung dieses Bahnhofes dürfte übrigens noch einige Zeit verlaufen.

Der von der Regierung den Kammern vorgelegte Gesetzesentwurf, die Eisenbahn-Geldfrage betreffend, beschäftigte, noch ehe die ständische Kommission darüber berichtet hatte, die Presse sowohl als das Publikum auf lebhafteste und gab verschiedenen Abgeordneten Anlaß zu Anträgen, welche sich theils auf die Art der Beschaffung der erforderlichen Mittel, theils auf die Ausdehnung und Richtung der verschiedenen Linien des bayerischen Eisenbahnnetzes bezogen. Unter letzteren erwähnen wir seiner entschiedenen Bedeutsamkeit nur den in der 6. öffentlichen Sitzung der Kammer der Abgeordneten (28. Okt.) von dem Grafen Bückler-Limburg gestellten Antrag auf beschleunigte Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Augsburg und Ulm. In der Sitzung des kombinierten Ausschusses der Kammer der Abgeordneten vom 30. Okt. kamen die Anträge des für den Gesetzesentwurf zum Referenten ernannten Abgeordneten, Frhrn. v. Lerchensfeld, zur Berathung. Dieses umfassende Aktenstück, in welchem die gegenwärtige finanzielle Lage scharf aufgefaßt und das ganze bayerische Eisenbahnwesen einer schonungslosen Kritik unterworfen wird, schließt mit folgenden wesentlichen Anträgen: Art. I des Gesetzesentwurfs in der Art zu modifiziren, daß in Nr. 4 nach den Worten: „nach Befund der Umstände aufzunehmen ermächtigt ist, wird“ eingeschaltet werden soll „zur Deckung des Bedarfs für die Jahre 1847—48 und 1848—49,“ und daß die Worte „soweit befragliche Anlehensbeträge noch erst zu realisiren sind,“ wegfallen; daß ferner nach den Worten „enthaltene Beschränkung des 3 1/2 prozentigen Zinsfußes“ eingeschaltet werden soll „für ein Anlehen im Betrage von 8 Millionen.“ Als neuer Artikel, und zwar als Art. II wird beantragt: die Regierung wird insbesondere ermächtigt, dieses Anlehen entweder 1) durch Ausgabe verzinslicher, jeder Zeit gegen baares Geld einzuwechselnder Kassa-Anweisungen, zu deren Annahme jedoch Niemand verpflichtet werden kann, oder 2) durch ein Anlehen auf Annuitäten zu 4 Proz. Zins und 1 Proz. Tilgung, oder 3) durch die Benützung beider Anlehensformen, aufzunehmen. Sollte dieß Anlehen durch Kassa-Anweisungen vollzogen werden, so ist die Regierung zur Erhöhung desselben um 1/4 des Betrages der Kassa-Anweisungen ermächtigt. Neuer Art. III. Die Regierung kann im Fall eines Vertrags mit der bayerischen Hypotheken- und Wechselbank über die Einlösung der auszugehenden Kassa-Anweisungen diese Bank ermächtigen, ihre Notenausgabe von 1/10 auf 6/10 zu erhöhen und demgemäß den §. 8 des Bankgesetzes vom 1. Juli