

ATOSBURG. Das Abonnement, welches je vierteljährlich, u. halbjährlich angenommen wird, beträgt nach der neuesten Postconvention bei allen Postämtern Deutschlands u. Oesterreichs viertheljährlich 4 fl. 4 kr. rha. od. 48 CM. — 2 fl. 22 Kr. in Bayern bleibt der bisherige Preis; für Frankreich abnorme man in Straßburg bei G. A. Alexandre, in Paris bei demselben Nr. 23, rue Notre Dame de Nazareth u. bei der deutschen Buchhandlung von F. Kienckstock Nr. 11, rue de Lille, oder bei dem Postamt in Karlsruhe; für England bei Wil-

Hams & Norgate, 44 Henriette-Street, Covent-Garden in London, für Nordamerika bei dem K. preuss. Postamt in Köln oder Westermann & Comp. in New-York, für Italien bei dem K. Postamt in Brüssel, Innsbruck, Verona, Venedig, Triest und Mailand; für Neapel u. Sicilien bei Buchhändler Albert Decker in Neapel, für Griechenland u. Levante die bei dem K. Postamt in Triest, Innsbruck oder Antwerpen aufgenommen u. der Baum einer dreipähsigen Colonne berechnet; im Hauptblatt mit 12 Kr., in der Beilage mit 9 Kr.

Allgemeine Zeitung.

Nr. 193.

12 Julius 1857.

Sonntag

U e b e r s i c h t.

Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und ihr Privilegium.

Deutschland. Frankfurt (ein österreichischer Generalconsulatskanzler); Weidberg (Widerlegung des Gerüchts bezüglich der Vorlesungen des Prof. Bangerow); Mainz (für Schleswig-Holstein); Leipzig (für Schleswig-Holstein); Hannover (die freie Religionsübung); Lüneburg (die Wahlen); Berlin (die dänische Note. Zollvereinskonferenz. Dacheil; Posen (Polizei und Cocarden); Oldenburg (vom Landtag); Von der Elbe (der Bau der Brennerbahn); Triest (die Eisenbahn-Eröffnung).

Schweiz. Das eidgenössische Freischießen in Bern. Genf (das Doppelthal wieder aufs Tapet gebracht. Wasserhofe).

Portugal. Lissabon (die Vermählung des Königs nur erst im Plan. Detonation der künftigen Königin. Hoftrauer um Deüa Anna. Falschmünzerei. Proterogierung der Corree. Landwirtschaftliche Ausstellung in Oporto).

Großbritannien. Die Königin. Das Unterhaus über die Kosten des persischen und chinesischen Kriegs. Eindruck der Pariser Wahlen. Das Suez Canalproject. Persönliche Erscheinung der Miss Smith. Der Disconto nicht herabgesetzt. Verablung des transatlantischen Telegraphenabfels.

Frankreich. Die Wahlen. Die Oppositionsdeputirten. Transatlantische Dampfschiffahrt. Desavouirung eines Gerüchts.

Belgien. Oskende (das Seebad. Steigender Comfort der Stadt).

Italien. Neapel (der Insurrectionseruch und die Stimmung der Bevölkerung); Rom (der Paps und die Liberalen. Das Tabaksmopol. Oberbef. Statistisches); Florenz (die Aufstandsbewegung und die Haltung des Volks).

England und Polen. Von der polnischen Gränze (Handelsverkehr. General Melitoff und Hilft Variatinski. Der Krieg gegen die Bergvölker des Kaukasus. Passau Big Agalaroff).

Montenegro. Von der montenegrinischen Gränze (der Terrorismus im Jurehmen).

Donaufürstenthümer. Bassy (die Wahlen und die Union).

Handels- und Börsennachrichten. München (Schranckenbericht).

Neueste Posten. München (Erläuterungen zu dem Jurisdictionsvertrag zwischen Bayern und Württemberg); Berchtsgaden (Herzogin von Modena l. Dob.).

Telegraphischer Bericht.

Wien, 11 Jul., Nachts 9 Uhr 25 M. (Angekommen in Augsburg 50 Minuten vor Mitternacht. Empfangen am 12 d. früh 2 Uhr 25 M., zu spät um die Depesche noch für die Beilage benutzen zu können.)

Bombay, 15 Jun. *) In ganz Bengalen und im Nordwesten des indobritischen Reichs allgemeiner Aufstand. Delhi noch in Rebellenhänden, die umliegenden Anhöhen aber erobert. Lord Elgin bereitet sich zum Angriff auf Canton.

Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und ihr Privilegium.

Wien, 7 Jul. Ihr Wiener * Correspondent gibt in Nr. 175 der „Allg. Ztg.“ aus der „D. P.“ Details über die „nachtheiligen Folgen“ des Privilegiums der Donau Dampfschiffahrtsgesellschaft. Weit entfernt ein jede Concurrenz ausschließendes Privilegium, wie solches die erwähnte Gesellschaft auf einem so mächtigen Strom wie die Donau bisher genossen, irgendwie in Schutz nehmen zu wollen, glauben wir doch in eine nähere Erörterung jener Details eingehen zu sollen, da die Mittheilungen Ihres Hrn. Correspondenten zum Theil auf Irrthümern beruhen, zum Theil aber auch eine offenbare Entstellung der Thatfachen enthalten. Wir können dieß um so sicherer, als wir in der Lage waren uns durch eigene Anschauung von dem Betrieb der Donau Gesellschaft eine Ueberzeugung zu verschaffen, sowie vom ganzen Geschäftsgang hinreichende Kenntniß zu erlangen.

*) Unsere Calcuttaer Briefe in Nr. 191 der Allg. Ztg. sind durch einen Schreibfehler vom 18 und 19 Jun. anstatt Mai datirt.

In der citirten Wiener Correspondenz wird angeführt daß die Schleppe und Remorqueurs der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft im Verdyr der untern Donauengebenden mit Raab aus dem Grunde nicht benützt werden, weil sich die Fracht einschließlich Asscuranz von der Theiß nach Raab im Schlepsschiff nur 9 Kr. per Megen höher stelle als per „Mutter Schiff.“ Bei dem Vergleich ist die Theißstation „Szabad“ als Verladungsort angenommen. Die Frachtberechnung Ihres Correspondenten ist nämlich wie folgt:

	per Mutter Schiff.	per Schlepboot.
Von Szabad nach Raab	16 — 18 ¹ / ₂ fr. per Megen	26 fr.
Asscuranz	2 „ „	3 „
	18 — 20 fr.	29 fr.

Diese Aufstellung ist falsch. Denn der Frachttag der Dampfschiffahrt von Szabad nach Raab beträgt für Weizen nur 25 fr. per Megen, für Halbfrucht, Korn, Reps 23 fr. per M., Gerste 19 fr. u. s. w. Die Asscuranz für die genannte Strecke für Weizen, wenn der Weizen, wie es gegenwärtig der Fall, weniger als 4 fl. Stet, macht 2¹/₂ fr. per Megen. Es entziffert sich also für Fracht per Megen Weizen 25 fr.

„ Asscuranz „ „ 2¹/₂ fr.
27¹/₂ fr.

somit beträgt der Unterschied in der Fracht des Schlepsschiffes und des Mutter Schiffes bei Weizen 7¹/₂ fr. per Megen.

Wenn man nun erwägt daß die Messbauer des Schlepbootes eine viel kürzere ist als die des Mutter Schiffes, ferner daß die Waare im Körper der vollkommen solid gebauten eisernen Schlepbootes, wie wir sie auf der Donau sehen, viel besser conservirt wird als in hölzernen Fahrzeugen, so wird schon dadurch jener Frachttagsunterschied zu Ungunsten der Schlepsschiffahrt gewiß mehr als aufgewogen.

Der Unterschied zwischen den Betriebs und Regiespesen einer geregelten Dampfschiffahrt und den Betriebskosten der Mutter Schiffahrt ist übrigens so einleuchtend, daß wir uns jeder weitem Entzifferung sählich enthalten können.

Man darf ferner nicht außer Betracht lassen daß während es allerdings Stromstreden gibt wo die Mutter Schiffahrt vor den Dampfem geradezu den Kürzern ziehen muß, nämlich Streden wo der Stromverhältnisse wegen nur die Technik einer mit allen Hilfsmitteln ausgestatteten Dampfschiffahrt das Feld behaupten kann — auch solche Stromlinien existiren wo ein Mutter Schiff mit Pferdezug von jeher das billigste Vehikel ist, und auch bleiben wird. Es sind dieß diejenigen Streden die nur in ganz ausnahmweisen Fällen von den Elementarverhältnissen beeinflusst werden. Zu diesen zählen wir auf der Donau vor allem die Linie von den Theißflapelsplätzen, von Semlin bis Pesth und Raab. Daher sehen wir auf dieser Strecke heute noch dieselben plumpen hölzernen Fahrzeuge („Mutter Schiff“) sich bewegen wie vor 100 Jahren, denn diese Art des Betriebs ist die bei weitem billigere, und wird es noch lange bleiben, um so mehr als auch die meisten Eigner von Mutter Schiffen selbst in Getreide speculiren, und es in ihrem Interesse liegt, so lange sie ihre Fahrzeuge besitzen, dieselben soviel als möglich zu verwenden.

Nach dem allen ist es also erklärlich daß die von der Donau Dampfschiffahrtsgesellschaft angebotene Beförderungsweise, die Fahrzeuge von Privatn durch ihre Remorqueurs ins Schlepptau nehmen zu lassen — nachdem dasselbe auch ein angemessener Theil der gewöhnlichen Dampfschiffe Fracht zu entrichten käme — bisher von den Schiffseignern in Ungarn, also gerade von der Seite von wo die Anregung zu jener Einrichtung ausgegangen, gar nicht benützt wurde. Die hölzernen Schiffe in Ungarn sind übrigens größtentheils von leichter Bauart und zum Schleppen per Remorqueur nicht geeignet, daher läßt auch das uns vorliegende Reglement der Donau Gesellschaft bis jetzt nur eiserne nach dem Plan ihrer Schiffe gebaute Fahrzeuge zum Remorqueuren zu.

Wir fragen nun aber: ist denn der Frachttag der Gesellschaft von 25 fr. per Megen Weizen von Szabad nach Raab im Vergleich mit jenem des Mutter Schiffes wirklich ein gar so unverhältnismäßig hoher? Fünfundzwanzig Kreuzer per Megen auf einer Strecke von etwa 92 deutschen Meilen macht etwas mehr als 1/4 fr. per Megen und Meile. Und dünkt dieser Frachttag so außerordentlich billig, daß wir wirklich nicht begreifen wie man denselben ansehen kann. Dieser Frachttag stellt sich aber im Grund noch niedriger,

... nicht ganz ...