

Beilage zu Nr. 134 des Bremer Handelsblattes.

Statistik Oldenburgs.

(Nach dem Staatshandbuch und anderen an das statistische Central-Archiv zu Berlin gelangten gefälligen Mittheilungen der oldenburgischen Regierung).

Nach der Zählung von December 1852 ist die Bevölkerung:

		auf die	□-Meile
des Herzogthums Oldenburg	227,934	auf 98,15	□-Meilen 2,313
" Fürstenthums Lüneb. . .	22,146	" 6,40	" 3,428
" " Birkenfeld	32,034	" 9,15	" 3,501
" Großherzogthums	282,114	" 114,06	" 2,473
der Herrschaft Knipphausen..	3,035	" 0,82	" 3,701
Zusammen	285,149	" 114,88	" 2,482

Es waren männlich weiblich

im Herzogthum mit 36,933 Wohngebäud.	114,299	113,635	35,258 Ehepaare
" Fürstenthum Lüneb.	11,223	10,923	
" " Birkenfeld	15,531	15,435	6,919 Familien
in Knipphausen, 609 Wohnhäuser	1,473	1,562	445 Ehepaare

Darunter befanden sich:

	Lutheraner	Reformirte	Katholiken	Christen	Juden
im Herzogthum	160,193	465	67,184	367	725
" Fürst. Lüneb.	21,995	2	24	2	13
" " Birkenfeld	23,950	—	6,249	17	750
in Knipphausen	2,609	370	6	—	50

Es wurden: copulirt geboren

	Paare	Knaben	Mädchen	unehelich	totd	es starben
im Herzogthum	1917	3703	3307	414	255	4791
" F. Lüneb.	149	307	301	116	25	393
" " Birkenfeld 253	558	559	68	65	458	

Ueber das Alter der Verstorbenen liegt vom Herzogthum Oldenburg und von Birkenfeld folgende Angabe vor:

	Oldenburg		Birkenfeld
	männlich	weiblich	beiderl. Geschlechts
unter 5 Jahre	773	642	244
" 10 "	92	100	28
" 20 "	161	129	35
" 30 "	183	166	35
" 40 "	167	205	34
" 50 "	214	218	49
über 50 "	251	192	59
" 60 "	268	271	79
" 70 "	250	291	69
" 80 "	109	93	22
" 90 "	5	11	5

Der Roggenpreis stellte sich im Jahre 1853 in Oldenburg auf 68 1/2 Grt., während er in den 36 Jahren von 1818/1835 nur 48 2/3 Grt. betrug und den Preis von 1853 nur 4 mal überschritt, nämlich 1818, 1819, 1846 und 1847.

Die Oldenburgische Ersparungskasse, in welcher ein Capital angelegt war:

	Gold	Courant
1800	5,423	346
1810	1,732	—
1820	7,899	—
1830	37,222	—
1840	212,712	—
1850	355,721	9,736
hatte Ende 1853	519,455	37,813

Einlagen von 25 Thlr. und darunter, und 303 darüber.

In der Sparkasse zu Jever, von welcher uns erst die Abrechnung von 1852 vorliegt, waren

die Einlagen:	Thlr.	Vermögen Thlr.
Anfangs 1852	29,589	35,512
Ende . . 1852	30,507	34,219

und in der Sparkasse zu Birkenfeld:

Ende . . 1852	6,844	8,369
---------------	-------	-------

Gegen Feuer waren bei der Brandversicherungs-Gesellschaft in Oldenburg versichert:

	Gebäude	Betrag
Ende 1851	56,736	27,004,450 Thlr.
" 1852	57,181	27,255,375 "

Die Handelsflotte Oldenburgs war:

	Tragfähigkeit in Roggenlasten						
	5—20	21—35	36—50	51—75	76—100	101—125	126—150
am 1. Jan. 1853	304	74	29	46	49	15	8
" " 1854	308	75	30	51	52	18	8
" " 1853	3	1	2	1	2	—	—
" " 1854	4	2	2	1	2	1	—

Zusammen

Zahl	Lasten
534	18,995
554	20,859

was einen bedeutenden Aufschwung der oldenburger Rhederei beweist.

In dem Jahre vom 1. Juli 1852 bis dahin 1853 hat die oldenburgische Post befördert an Privatbriefen:

im Inland aufgegeben			angefommen	
nach Inland	nach Bremen	nach Ausland	von Bremen	vom Auslande
294,651	66,316	163,612	106,153	187,024
zusammen			293,177	

Total Briefe 817,756 Stück.

Geldsendungen:

St.	7,370	12,205	2,231	7,285
Werth Thlr.	1,495,434	1,295,127	1,241,732	775,376
906,903	zusammen			1,682,279

Total Geld 4,714,568 Thlr.

Packereien:

St.	2,848	12,505	6,661	16,940
Gewicht Pfd.	123,414	16,623	74,667	59,284
139,901	zusammen Pfd.			199,185

Total 413,889 Pfund.

Von den weltlichen Gemeinden und Genossenschaften des Herzogthums Oldenburg wurden durch Anlagen aufgebracht im Jahre:

	1851	1852
zur Kirchspielkasse	36,215	31,296
Armenkasse	101,471	104,508
Schulen	22,961	25,102
Däichen zc.	95,713	80,815
Stielen zc.	32,587	42,425
Bauerschaftsanlagen	7,861	7,389
Total	296,810	291,535 Thlr.

B a n k w e s e n .

Geschäfts-Uebersicht der Bremer Disconto-Kasse.

	Depositen		Disconto			
	Vortrag u. neue Einlagen Thlr.	zurückbezahlt Thlr.	Summe der Wechsel Thlr.	Zinsdurchschnitt pSt. Thlr.	Rein-gewinn Thlr.	Divid. p. Actie Thlr.
1841—42	740,203	412,855	2,372,285	4,29 1/2	9,711	15
1842—43	943,685	457,617	2,737,519	3,59 2/3	9,622	15
1843—44	960,208	511,623	2,167,256	3, 4	9,000	15
1844—45	919,989	541,286	2,243,332	2,58	9,775	15
1845—46	1,205,076	497,279	3,184,217	3,52 1/2	19,201	17 1/2
1846—47	2,016,568	913,615	5,250,810	4	31,395	45
1847—48	2,287,459	1,059,660	4,682,616	3,16 1/2	19,686	30
1848—49	1,857,797	919,172	4,287,522	3,16	21,600	36
1849—50	1,302,537	610,823	2,462,552	2,25	6,293	10
1850—51	1,189,732	543,398	3,584,592	3,60	22,443	35
1851—52	1,326,380	766,188	3,504,733	4,10	27,254	45
1852—53	1,163,976	652,128	3,006,479	3,38	16,859	25
1853—54	1,419,443	877,545	3,630,560	3,59	20,100	33 1/2

An Verlusten durch schlechte Debitoren sind abgeschrieben worden ältere Schuld im Jahre 1844: 41,956, 1846: 8500, 1847: 2500, 1848: 641 Thlr.

Bis 1841—42 sind von der Disconto-Kasse 90,802,158 Thlr. Wechsel discountirt worden.

Bilanzen der Bremer Disconto-Kasse Ende Januar.

	1842	1843	1844	1845	1846	1847
Activa.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Wechsel	632374	757497	717266	579628	1011330	1447930
Cassa	1857	33442	35125	102814	15121	129
Zweifelhafte Forderungen	41957	53402	11000	11000	11000	—
	676178	844341	763391	693442	1037451	1448059
	1848	1849	1850	1851	1852	1853
Wechsel	1264109	934004	1003072	839695	836824	1044066
Cassa	296610	337804	767	136747	350	172
Zweifelh. Forder.	—	—	—	—	—	—
	1560719	1271808	1003840	976422	837174	1044238

Passiva.	1842	1843	1844	1845	1846	1847
	Zhr.	Zhr.	Zhr.	Zhr.	Zhr.	Zhr.
Actien-Capital..	300000	300000	300000	300000	300000	300000
Depositen	327348	486067	448585	378703	707796	1102953
Zinsen	2712	4974	2718	2988	3107	4567
Disconto-Conto.	4342	3614	3087	1976	7346	11644
Dividend.-Conto.	9000	9000	9000	9000	10500	27000
Reservefonds...	32064	40064	*)	—	8500	—
Unkosten-Conto..	712	622	—	775	202	1895
	676178	844341	673391	693442	1037451	1448059

	1848	1849	1850	1851	1852	1853
	Zhr.	Zhr.	Zhr.	Zhr.	Zhr.	Zhr.
Actien-Capital..	300000	300000	300000	300000	300000	472000
Depositen	1227799	938625	691715	646334	511849	541898
Zinsen	5336	4693	2688	2654	3379	3232
Disconto-Conto.	8540	6889	3144	5011	5087	7008
Dividend.-Conto.	18000	21600	6000	21000	15000	—
Reservefonds...	—	—	—	—	—	—
Unkosten-Conto..	1044	—	293	1443	1859	20100
	1560719	1271808	1003840	976442	837174	1044238

*) Zur Tilgung von zweifelhaften Schulden verwendet.

Berliner Disconto-Gesellschaft.

Die Disconto-Gesellschaft zu Berlin hat soeben den Auszug aus den statutenmäßig den Mitgliedern zu machenden Mittheilungen pr. Ende Decbr. 1853 veröffentlicht.

Verglichen mit dem Abschlusse des Vorjahres ergibt derselbe:

	1853	1852
Zahl der Mitglieder	1,583	1,163
Gesamtbetrag der Geschäftsantheile	Zhr. 6,220,400	3,686,100
Statutenmäßige Creditgewährung	2,352,695	1,513,052
Deren Verhältniß zu den Geschäftsantheilen pCt..	37 ⁸ / ₁₀	41
Wechselverkehr. Zahl der Wechsel	35,516	22,233
Deren Betrag	Zhr. 15,285,227	9,560,977
Auf statutenmäßiger Creditgewährung vereinnahmt:		
für Wechsel-Disconto und für Zinsen in		
laufenden Rechnungen	93,438	42,616
für Commissionsgebühr	41,473	24,068
Der Wechsel- und Geldverkehr nach Art.		
22 des Statuts trug für Disconto, Zin-		
sen, Cours-Gewinn und Commission ein	24,605	19,925
Bergütete Zinsen, Commissionen u. Wechselspesen	69,989	44,394
Debitoren in laufenden Rechnungen nach Art.		
20, 22 des Statuts	1,102,559	490,272
Bestände. An Geld	167,776	133,252
An Wechseln	1,008,224	908,972
Baarcinlage der Mitglieder	622,040	—
Vollgezahlte Anthteile	259,600	—
	Zhr. 881,640	368,610
Depositrechnungen. Mit Kündigung	509,785	433,772
Ohne Kündigung	233,426	206,638
Guthaben von Creditoren auf verschiedene Rech-		
nungen, einschließlic der Accepte	589,868	494,244
Vorgekommene Schäden, deren Zahl	18	9
Deren Betrag, einschließlic Schaden durch		
Wechselsfälschung	Zhr. 14,596	2,408
Reserven. Zugeschrieben	16,179	7,961
Verbleibt nach Deckung der Schäden	7,136	5,553
Verwaltungskosten	16,137	8,467
Porto und kleine Geschäftskosten	2,242	869
Gewinn. Brutto	89,560	41,609
Netto	62,380	26,533
Gesamt-Dividende. Deren Betrag	45,869	19,501
Procent	6	7

Es hat daher die Gesellschaft im Jahre 1853 ihre Thätigkeit bedeutend ausgedehnt und würde dies noch in höherem Grade der Fall gewesen sein, wenn nicht die Zeitverhältnisse die Direction veranlaßt hätten, ihre Vorsicht zu verdoppeln, wie dies schon aus der verhältnißmäßig verminderten Creditgewährung hervorgeht, 37⁸/₁₀ gegen 41, und aus dem Umstande, daß die Baarcinlage der Mitglieder die Creditgewährung also wie

Ende 1852	368,610	1,513,052	1 : 4 ¹
" 1853	881,640	2,372,695	1 : 2 ⁶

war. In den Statuten (welche sich in Hübners "Banken" vollständig mitgetheilt finden), ist durch Beschluß der Generalversammlung vom 19. d. folgende Abänderung vorgenommen worden.

Letztes Alinea zum Art. 18 a.

Vom ersten Mai 1854 an können den Mitgliedern, — jedoch ohne Ueberschreitung des am Schlusse des ersten Alinea's dieses Artikels bezeichneten Verhältnisses, — Vollgezahlte Anthteile von größerem Betrage, als dem des Geschäftsantheils, gewährt werden.

Art. 18 k.

Vom 1. Mai 1854 an ist die Direction befugt, — mit Genehmigung des Verwaltungsrathes und ohne Ueberschreitung des am Schlusse des ersten Alinea's des Art. 18 a bezeichneten Verhältnisses, — Commanditären, welche nach Art. 18 l eingetreten, sowie auch Instituten, Corporationen, Vereinen und anonymen Gesellschaften, auch wenn sie nicht Mitglieder der Disconto-Gesellschaft sind, Vollgezahlte Anthteile zu gewähren. Für dieselben gelten die im Art. 18 f festgesetzten Bedingungen der Kündigung, jedoch so, daß diese letztere auch der Gesellschaft nach den in den drei ersten Alinea's des vorerwähnten Artikels enthaltenen Bestimmungen zustehen soll.

Zusatz zum ersten Abschnitt.
Commanditäre.

Art. 18 l.

In einzelnen Fällen dürfen Commanditäre der Gesellschaft mit einem vollgezählten und nicht geringeren Capital, als 50,000 Zhr., zugelassen werden. Für dasselbe findet die Btheiligung am Gewinn und Verlust in demselben Verhältniß, wie für die nach Art. 6 geleistete Baarcinlage, jedoch in der Art statt, daß, wenn nach Art. 30 zur Deckung von Verlust eine Nachzahlung eingefordert werden sollte, anstatt derselben eine Abschreibung am Capital eintritt.

Das Commandit-Capital soll in keiner Gestalt anders, als mit Genehmigung der Direction übertragen werden dürfen.

Die Dauer einer Commandit-Btheiligung, sowie die etwaigen Kündigungsfristen und sonstigen besonderen Bedingungen, werden bei jedem einzelnen Falle festgesetzt.

Die Direction bedarf für die Annahme, wie auch für die Uebertragung eines Commandit-Capitals, der Zustimmung des Verwaltungsrathes.

Letztes Alinea zum Art. 33.

Mitgliedern, die ihre Verpflichtungen gegen die Gesellschaft nicht erfüllen, wird ein Gewinn nicht vergütet.

Hofstocker Bank.

Die Bank zu Moskau hat laut ihrem Rechenschaftsbericht für 1853 verglichen mit dem Vorjahre:

	1853	1852
im Lombardgeschäft, ausgeliehen	919,135	665,767
zurückgehalten	748,105	666,110
im Disconto-Wechselgeschäft, ausgeliehen ...	636,940	459,395
zurückempfangen	534,432	401,997
im auswärt. Wechselgeschäft, angelegt	929,683	906,031
verkauft	884,937	828,750
im Waarenlombard, ausgeliehen	367,203	279,809
zurückempfangen	408,663	225,309
Darlehen u. Depositen wurden angenommen.	838,494	766,119
zurückgegeben.	848,354	401,065
im Conto-Corrent-Geschäft, genommen ...	2,819,516	2,239,371
gegeben	2,569,691	2,116,370
im Effecten- u. Hypotheken-Gesch., angelegt ..	373,271	45,022
weggegeben	232,168	94,476
in Cassa, eingenommen	4,885,679	4,074,189
ausgegeben	4,891,341	3,827,786
der Gesamtumsatz war	21,366,768	16,818,442
und außerdem Prolongationen	1,944,645	1,021,980

Die Bilanzen der Bank sind:

I. Activa:		
An Lombard-Conto	486,624	285,594
" Waaren-Lombard-Conto	84,790	126,250
" Disconto-Wechsel-Conto	267,693	165,185
" Auswärtige Wechsel-Conto	165,256	120,509
" Conto-Corrent-Conto	509,950	286,125
" Effecten-Conto	189,912	55,692
" Hypotheken-Conto	6,884	—
" Cassa-Conto	255,848	321,110
" die Banknoten-Casse in Schwerin	9,000	51,400
" Agentur-Conto in Schwerin	354	—
" Commissions-Conto	1,034	889
" zweifelhafte Debitoren	—	1,640
" Einrichtungskosten	—	9,326
	1,977,346	1,423,720

II. Passiva:		
Per Actien-Capital-Conto	1,000,000	500,000
" Banknoten-Creations-Conto	500,000	500,000
" Darlehn-Conto	350,835	372,254
" Depositen-Conto	40,369	28,811
" Conto à Nuovo	2,230	2,539
" Actien-Dividende-Conto	80	—
" Actienzins-Conto	11,192	11,008
" Reservefonds-Conto	38,558	332
" Gewinn- und Verlust-Conto	—	7,473
Reiner Ueberschuß für das 4te Rechnungsjahr	34,081	—
Agentur in Schwerin	—	1,303
	1,977,346	1,423,720

Das Steigen des Reservefond ist durch den Agio veranlaßt, welcher bei der zweiten Actien-Emission des abgelaufenen Jahres gewonnen wurde. Mit Hilfe dieses Agios wurden auch die Einrichtungskosten und zweifelhafte Debitoren abgeschrieben. Die zweifelhaften Debitoren rührten von dem gegen Hinterlage von Sola-Wechsel mit 3 Unterschriften gewährten Credit her.

Es sind transportirt worden:		Personen	Gepäck Zollcentner	Equi- pagen Stück	Handelsgüt. Zollcentner	Produkte Zollcentner	Eilgüter Zollcentner	Pferde Stück	Rindvieh Stück	Schweine Stück	Schafe Stück	Hunde Stück	Berschied. Stück
1. Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn	219974	20587	—	—	129258	1408429	4004	1606	—	—	—	965	—
2. Aachen-Mastrichter Eisenb. a. Hauptbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Altona-Kieler Eisenbahn	407977	39123	94	524870	947344	30317	357	6252	25302	1593	—	—	1813
4. Großh. Badische Staats-Eisenbahn	2030667	138560	629	3145040	—	81960	339	4013	2073	275	12463	—	—
5. K. Bayerische Staats-Eisenb. a. Hauptbahn	1495830	75697	834	1375233	3151175	91395	703	13634	39817	2726	15773	—	14066
b. Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Bergisch-Märkische Eisenbahn	502822	—	—	2304753	3103228	24404	—	—	—	—	—	—	—
7. Berlin-Anhalt. Eisenb. a. Berlin u. Cöthen	366400	66635	230	1221117	1617580	61962	521	—	—	—	—	2721	—
b. Jüterbog u. Nöderau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8. Berlin-Hamburger Eisenbahn	574015	105671	243	4332064	—	65507	1947	4633	75345	21903	2821	—	37601
9. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn	655801	43012	—	1692367	—	36629	—	—	—	—	—	—	—
10. Berlin-Stettiner Eisenbahn a. Hauptbahn	291406	71499	456	1550338	—	32019	670	2164	27878	9243	1844	—	601
b. Zweigbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11. Bonn-Kölnener Eisenbahn	560620	22626	37	98767	—	—	—	15	2943	—	—	—	—
12. Herz. Braunschw. Lüneburger-Staats-Eisenb.	691187	100326	159	2741585	2304544	110996	3297	8146	12787	5235	2024	—	—
13. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn	194922	21432	63	704463	1121160	—	89	1074	4289	2206	—	—	10
14. Düsseldorf-Eberfelder Eisenbahn	360378	14372	41	957614	2791592	43634	—	—	—	—	—	—	—
15. Kurf. Friedr. Wilh. Nordbahn	360421	40404	222	635984	970807	29102	130	—	—	—	—	—	662
16. Glückstadt-Elmsbörner Eisenbahn	58454	3866	6	30804	74178	2822	15	443	178	300	—	—	286
17. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn	246027	—	159	2811622	592709	47379	863	7782	47992	12099	—	—	3801
18. Königl. Hanoversche Staats-Eisenbahn	1065857	207037	646	3166264	3390538	128362	496	—	—	—	—	—	231
19. Kais. Ferdinands Nordbahn	1381013	—	887	2932310	8557900	54324	4145	49811	187421	8160	—	—	5125
20. Köln-Mindener Eisenbahn	1571855	117243	326	2292595	14272686	97777	1101	—	—	—	—	—	20915
21. Leipzig-Dresdener Eisenbahn	618155	—	289	1478593	2388776	60369	—	—	—	—	—	—	12812
22. Königl. priv. Ludwigs-Eisenbahn	489027	—	—	113209	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23. Lübeck-Büchener Eisenbahn	128368	20237	61	396397	386300	13199	72	38	5230	1128	305	—	190
24. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn	848898	104859	369	5180583	—	159758	381	44	286	235	1982	—	37
25. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn	378775	70497	—	3698195	—	131432	—	—	—	—	—	—	—
26. Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn	118792	23913	30	1193529	—	31062	10403	—	—	—	—	—	—
27. Maine-Wefer Eisenbahn	739912	37145	188	658404	757151	—	91	—	—	—	—	—	886
28. Mecklenburgische Eisenbahn	266588	53348	147	380505	693764	13389	636	1068	27523	5628	—	—	3493
29. Münster-Hannover Eisenbahn	127049	12652	18	717902	—	5029	29	882	—	—	—	—	1192
30. Neisse-Brieger Eisenbahn	70274	8696	19	702055	—	—	—	—	—	—	—	—	842
31. K. Pr. Niederschl.-Märkische Staats-Eisenb.	552740	98263	305	2806208	2656063	60392	298	4596	41129	13406	—	—	235
32. Niederschlesische Zweigbahn	79114	11389	45	136698	460351	4072	11	79	5416	—	—	—	491
33. Oberschlesische Eisenbahn	348782	43820	189	6874126	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34. K. K. Oesterreichische Staats-E. a. nördliche	928674	103370	—	6720991	—	42445	—	—	—	—	—	—	—
b. südliche	663194	53598	—	5782273	—	20372	—	—	—	—	—	—	—
c. süd-östliche	635358	101938	—	4548749	—	102788	—	—	—	—	—	—	—
d. östliche	78272	39770	—	772111	—	867	—	—	—	—	—	—	—
35. K. Preuß. Ostbahn	216370	38690	347	474191	316343	8654	236	165	2459	858	1559	—	19860
36. Pfälzische Ludwigsbahn	383643	16240	174	1098728	2722000	—	131	2604	1558	—	—	—	21470
37. Prinz Wilhelm Eisenbahn	99859	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38. Rendsburg-Münster Eisenbahn	81561	12998	36	123009	109095	6281	146	3218	3621	132	6	—	52
39. Rheinische Eisenbahn	474402	75867	354	720542	3695385	67605	114	77	—	—	—	—	1540
40. K. Sächs. Staats-E. a. Chemnitz-Kiefaar	118759	9473	27	213417	953073	7043	16	68	3609	89	445	—	439
b. Sächsisch-Bayerische	473336	—	134	1787632	4905050	54523	134	232	5578	493	2531	—	125
c. Sächsisch-Böhmische	358901	26706	112	764268	122870	11782	358	124	2363	157	1235	—	34
d. Sächsisch-Schlesische	435087	40984	127	793354	1717978	18739	98	1129	12212	2582	1477	—	5526
41. Stargard-Posener Eisenbahn	223542	48202	331	750926	620185	20736	301	1233	32518	5960	1632	—	35524
42. Taunus Eisenbahn	804003	60951	261	371732	31474	16282	78	2848	1232	39	2854	—	824
43. Thüringische Eisenbahn	754059	—	378	2566233	—	74061	232	2158	1957	2329	2675	—	—
44. K. Preuß. Westphäl. Staats-Eisenbahn	260465	17642	19	248774	1674192	4342	38	—	—	—	—	—	1385
45. Wilhelmshahn	71251	15456	120	488721	1699814	—	747	548	35952	1957	469	—	3217
46. K. Württembergische Staats-Eisenbahn	1752467	—	—	3038870	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Die Bahnen unter 2 a, b, 5 b, 7 b, 10 b, 16, 17, 22, 37, 38, der Unvollständigkeit der betreffenden Notizen wegen ausgeschlossen, sind hiernach auf den übrigen im Laufe des Jahres 1852 mit 1571 Locomotiven, 3711 Personenwagen und 19,529 Güterwagen 25,690,175 Personen und 156,467,045 Centner Güter und Produkte befördert worden.

Benennung der Eisenbahn	Bahnein- fuhr an Gütern von fremden Bahnen. Zollcent.	Bahnaus- fuhr an Gütern auf fremde Bahnen. Zollcent.	Den Hauptbestandtheil der Bahneinfuhr bis-		Den Hauptbestandtheil der Bahnausfuhr	
			beten:	bildeten:		
1. Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter E.	—	—	—	—	—	—
2. Aachen-Mastrichter Eisenbahn	—	—	—	—	—	—
a. Hauptbahn	—	—	—	—	—	—
b. Zweigbahn	—	—	—	—	—	—
3. Altona-Kieler E.	159136	—	—	—	—	—
4. Großherzogl. Badische Staats-E.	321876	181116	Spiritus, Wolle, Wollenwaare, Chemikalien, Tabakfabrikate ic.	—	Wein, Rohtabak, landwirthschaftliche Pro- dunkte ic.	—
5. Königl. Bayerische Staats-E.	—	—	—	—	—	—
a. Hauptbahn	109218	60258	Wolle, Manufacturwaaren, Tabak, Spiritus, Zucker, Colonialwaar., Maschinentheile ic.	—	Seide, baumwollene Garne und Waaren, Holz- waaren, Spielwaaren, Hopfen.	—
b. Zweigbahn	—	—	—	—	—	—
6. Bergisch-Märkische E.	—	—	Rohstoffe und Handelsgüter	—	Rohlen, Eisen und Kaufmannsgüter.	—
7. Berlin-Anhalt. E.	—	—	—	—	—	—
a. Berlin und Cöthen	—	—	Zucker, Baumwolle, Getreide, Vieh, Tabak, Droguen, Steine, Milch, Wein u. Bier	—	Getreide, Eisen, Wolle, Spiritus, Manufac- turen, Feerringe, Häute, Talg, Maschinentheile	—
b. Jüterbog und Nöderau	—	—	—	—	—	—
8. Berlin-Hamburger E.	988073	1423070	Normalgüter	—	Normalgüter.	—
9. Berlin-Potsdam-Magdeburger E.	—	—	—	—	—	—
10. Berlin-Stettiner E. a. Hauptbahn	312241	435234	Tabak, Caffee, Cigarr., Wein, Manufacturwaar., Rübenzucker, Eisenwaaren, Leinwand, Leder	—	Spiritus, Felle, Feerringe, Wein,, Wolle, Zucker Leinsamen, Getreide, Pferdehaare.	—
b. Zweigbahn	—	—	—	—	—	—
11. Bonn-Kölnener E.	—	—	—	—	—	—
12. Herzogl. Braunschweig. = Lüneb. Staats E.	1019992	432368	Eisen, Eisenwaar., Manufactur- u. Colonialwaar., Getreide, Coaks, Rohl., Wein, Wolle, Holz, Häute	—	Sichorien, Getreide, Süßsenfr., Kartoff., Mühlen- fabr., Spiritus, Wolle, Bergprodukte, Holz	—

Benennung der Eisenbahn	Bahneinfuhr an Gütern von fremden Bahnen. Tollenctner	Bahnausfuhr an Gütern auf fremden Bahnen. Tollenctner	Den Hauptbestandtheil der Bahneinfuhr bilden:	Den Hauptbestandtheil der Bahnausfuhr bilden:
13. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	—	—	Kohlen, fertige Eisenwaaren, Fracht, Seiden- u. Baumwollenwaaren	Roheisen, Farbeholz, Bauholz, Ziegeln, Del, Frucht, Twiste, Seide.
14. Düsseldorf-Eberfelder E.	2101400	522293	—	—
15. Kurf. Friedrich-Wilhelms-Nordb.	80000	106310	—	—
16. Glückstadt-Elmsborner E.	38627	—	Normalgüter	Normalgüter.
17. Hamburg-Bergedorfer E.	820575	1281364	—	—
18. Königl. Hannoverischer Staats E.	—	—	Kohlen, Getreide, Salz, Vieh und Produkte..	Manufacturw., Farikate, Colon.- u. Specereiw.
19. Kaiserl. Ferdinands-Nordbahn	3293399	1779247	Baumwolle, Rohtabak und fabricirter, Farbe- waaren, Getreide, Kupfer, Zink ic.	Eisen und Eisenwaaren, Häute, Coaks, Colonial- und Manufacturwaaren, Wein, Papier ic.
20. Köln-Mindener E.	1080830	1581435	—	—
21. Leipzig-Dresdener E.	—	—	—	—
22. Königl. privil. Ludwigs-E.	—	—	—	—
23. Lübeck-Büchener E.	270535	490721	Kaufmannsgüter	Russische und schwedische Produkte.
24. Magdeb.-Göthen-Halle-Leipzig. E.	—	—	—	—
25. Magdeburg-Halberst. E.	—	—	—	—
26. Magdeburg-Wittenberger E.	—	—	—	—
27. Nam-Wefer E.	—	—	Felle, Spiritus, Wolle, Rohtabak, Zucker, Ge- treide, Mühlenfabrikate, Gyps, Steinkohlen.	Wein, Tabak, Eisen, Felle, Getreide, Säme- reien, Schorren, Braunstein.
28. Mecklenburgische E.	208839	312131	Kaufmannsgüter 168338, Centn., diverse Waaren zum Produktesaße 34751 E., Filgüter 55393 E.	Hülsenfrüchte, Delsaat und Getreide, Butter, Wolle, Kaufmannsgüter ic.
29. Münster-Hammer E.	—	—	—	—
30. Reife-Brieger E.	513139	184871	Kohlen	Handelsgüter aller Art.
31. K. Pr. Niederschl.-Märk. Staats-E.	—	—	Manufactur- und Colonialwaaren	Getreide, Mehl und Karrioffeln.
32. Niederschlesische Zweigbahn	—	—	—	—
33. Oberschlesische E.	—	—	—	—
34. K. R. Dester. Staats-E. a. nördliche	2625092	1119941	—	—
b. südliche.	532381	1036441	—	—
c. südöstl.	457116	2147538	—	—
d. östliche.	207960	200691	—	—
35. Königl. Preuß. Ostbahn	135295	39045	Manufacturwaaren, Drogen, Colonialwaaren, Häute, Leder, Maschinen u. Maschinentheile.	Viktualien, Fische, Wolle, Häute, Felle, Spiritus und Getreide.
36. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	Handelsgüter	Kohlen.
37. Prinz-Wilhelm-E.	—	—	—	—
38. Rendsburg-Münster E.	122475	—	—	—
39. Rheinische E.	1954049	583661	Roheisen, Getreide, Baumwolle, Häute, Delc, Weine ic.	Getreide, Blei, Eisen- u. Stahlwaaren, Wolle, Manufacturwaaren.
40. K. Sächsische Staats-Eisenbahn	—	—	—	—
a. Chemnitz-Niesae	—	—	—	—
b. Sächsisch-Baterische	1114130	1576603	Außer Kaufmannsgut vorzugsweise Getreide, Bier, Hopfen, Roheisen	Außer Kaufmannsgut Steinkohlen und Eisenbahnschienen.
c. Sächsisch-Böhmische	—	—	—	—
d. Sächsisch-Schlesische	—	—	—	—
41. Stargard-Posen E.	196098	63066	Manufacturwaaren, Drogen, Colonialwaaren, Häute, Leder, Maschinen u. Maschinentheile.	Viktualien, Fische, Wolle, Häute, Felle, Spiritus und Getreide.
42. Taunus-Eisenbahn	28487	28142	Handelsgüter	Handelsgüter.
43. Thüringische E.	738369	426437	—	—
44. K. Pr. Westphälische Staats-E.	1424283	259605	Steinkohlen und Holz	Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Blende, Eisenvitriol.
45. Wilhelmshahn	1917728	1848677	Kohlen, Coaks, Salz, Eisen, Getreide	Kohlen und Coaks, Salz, Eisen, Getreide.
46. K. Württembergische Staats-E.	—	—	—	—

Die Werra-Eisenbahn.*)

(Eingefandt.)

Auf die in Nr. 118 des Bremer-Handelsblattes enthaltene Darlegung verschiedener technischer Verhältnisse des Anschlusses der Werrabahn in Eisenach hat Herr Bahn-Ingenieur Wagner in Gassel nutern 10. Februar d. J. eine Entgegnung veröffentlicht, in deren Hinsicht ich mir folgende wenige Bemerkungen erlaube, die gegen mich persönlich gerichteten Angriffe dabei möglichst mit Schweigen übergehend und dem Urtheile der für die Sache sich Interessirenden es überlassend, aus diesem Wenigen, wie auf den Inhalt der fraglichen Entgegnung überhaupt, so auch auf diese Angriffe einen Schluss zu ziehen.

Wie in dem Eingange der oben erwähnten Darlegung ausdrücklich hervor- gehoben worden, sind die gegen den fraglichen Bahnanschluss geltend gemachten Bedenken vornämlich auf ein Project gestützt, welches lediglich den Zweck hatte, nur die Möglichkeit der Einmündung jener Bahn bei Eisenach zu begrün- den; auf ein Project also, welchem nur eine generelle Behandlung des Gegen- standes zum Grunde gelegen, wie solche dem Zwecke eben genügen, bei der Eile standes zum Grunde gelegen, wie solche dem Zwecke eben genügen, bei der Eile und theilweise ungünstigen Jahreszeit der Ausführung aber gar nicht anders er- möglicht werden konnte. Ganz natürlich mußte die später erfolgte spezielle Be- arbeitung des wirklichen Bauplanes in den verschiedenen dabei in Frage kom- menden Einzelheiten zu mannichfachen Abweichungen von jenen ersten Annahmen führen und namentlich auch zu einem günstigeren Verhalten desselben, wenn, wie es nunmehr dem Bearbeiter vergönnt war, die dazu erforderliche Zeit und Ruhe gesunden worden.

Dhugedacht dieses wesentlichen Punktes für die Beurtheilung der in der Sache gemachten Vorlagen und obchon ich bei Besprechung der verschiedenen Gegenstände ausdrücklich auf den letztgedachten speziellen Bauplan Bezug ge- nommen, ist Herr Wagner in seiner Entgegnung doch dabei stehen geblieben,

*) Die Redaction glaubt dieser Erklärung, welche sich selbst als letztes Wort kund giebt, die Aufnahme nicht versagen zu dürfen, obwohl sie den Ton, in welchem dieselbe gehalten ist, bedauert und in den über die Werrabahn ge- wechelten Streitschriften die Bestätigung ihrer, von vornherein gehegten Be- fürchtung findet, daß bei einem Fehderkriege durch die Nennung der Namen der Kämpfenden die Wahrheit wenig gefördert wird.

das ganze Bauunternehmen durch Zahlen, die sich nur auf die in den Acten gefundenen Mittheilungen über das frühere Project stützen, zu verdächtigen und selbst die von mir angeführten Abweichungen hiervon zu einem Vorwurfe gegen das ganze Project zu benutzen und namentlich auch zu Angriffen gegen meine Person, aus deren Hand die verschiedenen Ar- beiten mit hervorgegangen.

Ganz abgesehen davon, daß bei einem Gegenstande wie der fragliche, — was leicht begreiflich — die Ansichten darum Streitender schon an sich sehr verschieden ausfallen werden, ist also in jener Entgegnung vornämlich noch eine Verdröhung des wahren Sachverhaltes, eine Mystification des Gegenstandes enthalten, welches Kriterium schon allein ausreichen wird, das richtige Urtheil über das Ganze zu finden.

Den Leser wird unter solchen Umständen es nicht befremden, wenn geg- nerischer Seite behauptet wird, es sei von mir die Meinung ausgesprochen wor- den, „daß es bei dem jetzigen Stande des Eisenbahnwesens gleich sei, ob die Züge in gerader oder krummer Linie fahren“, während hiervon auch nicht eine Silbe wahr ist.

Wenn weiter zur Verdächtigung auch desjenigen, was sich nicht mit jenen „Zahlen“ in Beziehung bringen läßt, unter Anderem dort bemerkt wird, daß nach der Credneischen geognostischen Karte von Thüringen der Zechstein bei Eppichneilen bis zum Rennsteig heraufreiche, so kann ich dagegen nach eigenen Untersuchungen an Ort und Stelle nur versichern, daß in der hierbei lediglich in Frage kommenden Richtung des projectirten Tunnels dies nicht der Fall ist. Und wenn daselbst ferner aus der Nähe einer Wiese in einem engen kaum 3 bis 5 Ruthen breiten, mit Hochwald umgebenen Grunde am nordöstlichen Tunnel- einschnitte zu derjenigen Jahreszeit, wo eben der Schnee in den Thalgründen erst weggehaut war und wo ich bei Begehung der fraglichen Bahnrichtung wegen der noch anstehenden Winternässe in diesem von Blätterhumus strotzenden Grunde vor dem Eintritt in denselben warnte, dabei bemerkend, daß man mit den Aussteckstäben tief einstechen könnte, wenn also hieraus auf große Wasser- haltigkeit des Nothtodtliegenden an den Berghöhen geschlossen wird: so ist dies Etwas, das seiner Sonderbarkeit wegen einer Erwähnung werth, von dessen Gegentheil aber ein Jeder, der die Eisenacher Gebirgspartien auch nur ein ein- ziges Mal mit einiger Aufmerksamkeit besucht hat, sich ohne Weiteres überzeugt halten wird. Wenn aber von dem ersten Bahnprojecte behauptet wird, daß

darnach der nordöstliche Tunnelschnitt in diesen „morastigen“ Wiesengrund falle, ohne daß dabei an Seiten- und Grabenmauerungen oder sonstige Schutzmittel in dem Anschlag gedacht worden, gleichwohl aber thatsächlich 51,928 Thlr. „Kosten der Nebenarbeiten für die Erdarbeit“ im Anschlag stehen; so ist dies ein weiteres Beispiel der Wahrheitstheorie, mit welcher die Sache von der andern Seite besprochen wird.

Wenn aber endlich noch angeführt wird, daß der Porphyr in „halbstündiger“ Entfernung ohnweit Rosberg (wahrscheinlich „Rosbach“) nahe der sogenannten Weinstraße anstehe: so kann ich diesem nur entgegen, daß der Ort Rosbach von dem projectirten Tunnel wenigstens eine reichliche Meile entfernt und der zunächst anstehende Porphyr am hohen Kiesel in ziemlich gleicher Weite von den Ausmündungspunkten desselben gelegen ist, wie solches unter Anderem auch die citirte Credner'sche, deutlicher aber noch die in größerem Maße gezeichnete Gotha'sche geognostische Karte von Thüringen nachweist.

Bei der Art und Weise, wie diese Angelegenheit von ihren Gegnern behandelt wird, meiner Seite die Sache mit diesen, als letzten Worten beschließend, füge ich hinsichtlich der Bemerkung zu der ic. Wagner'schen Erklärung, wornach das gedachte Project als ein „geheimgehaltenes“ und darum schon an sich „Mißtrauen erregendes“ bezeichnet wird, nur noch die Versicherung hinzu, daß eine zu Mißtrauen Veranlassung gebende Geheimhaltung des fraglichen Bauplans mir nicht bekannt ist.

Weimar, am 16. April 1854.

Büchner,
Ingenieur der Thüringen Eisenbahn.

Sardinische Eisenbahnen.

Staatsbahnen	Kilometre	Baukosten	
Gebaut von Turin nach Genua	165	110,000,000	Lire
Im Bau Alexandria nach Arona	104	30,000,000	"
Privatbahnen			
Gebaut von Truffarello nach Cuneo	75	11,000,000	"
Im Bau von Turin nach Susa	52	6,270,000	"
" " Mortara nach Vigevano	13	1,500,000	"
Concessionirt von Bra nach Cavallermaggiore	13	1,500,000	"
" " Turin nach Novara	96	16,000,000	"
" " " " Pinerolo	31	3,000,000	"
" " Genua nach Voltri	12	3,000,000	"
" Savy'sche (Victor Emanuel) Eisenbahn	200	50,000,000	"

L i t t e r a t u r.

Compte rendu des travaux du Congrès général de Statistique, réuni à Bruxelles les 19., 20., 21. et 22. Septembre 1853. Brüssel, 1854. 4. 260 S.

Wenn dieser Bericht etwas spät kommt, da schon mehr als 6 Monate über den statist. Congress dahingegangen, so entschädigt er an Inhaltreichthum vollkommen für das lange Warten. Ein Vorwort der Brüsseler statist. Centralcommission, das Verzeichniß der Mitglieder und die stenographischen Berichte über die vier Generalversammlungen des stat. Congresses füllen die ersten 165 Seiten des vorliegenden Quartbandes. Das hierauf folgende Verzeichniß der dem Congress zugeschiedenen Bücher und Schriften nimmt allein 12 mit kleiner Schrift gedruckte Quartseiten ein, und bietet eine interessante bibliographische Musterkarte der neuesten statistischen Veröffentlichungen aller Länder. Den Rest des Bandes bilden 19 „Annexes“, Aufsätze und Abhandlungen, welche die statist. Centralcommission unter den zahlreichen, ihr für den Congress zugeschiedenen Arbeiten als besonders beachtenswerth ausgewählt und die sämmtlich in den bezüglichen Sprachen, in denen sie niedergeschrieben worden (französ., deutsch, englisch und italienisch) mitgetheilt sind. Eine Note von Alb. Barrentrapp über die Volkszählungen in den Zollvereinsstaaten eröffnet die Reihe der Annexes, und schließen sich ihr die Mittheilung Dr. W. Herrman's über die Catasteraufnahme in Baiern, und zwei Aufsätze von Baron Reden über den Zustand der Statistik in Rußland und Sizilien würdig an. Die Catasterfrage bildet auch den Gegenstand drei anderer Aufsätze: von Obrist Dawson, W. Hill und Henr. Minet. Unter den anderen nichtdeutschen Aufsätzen scheint uns der vom Dr. Marc d'Epinau über die Anstellung öffentlicher Aerzte als Staatsbeamten u. s. w. einer der interessantesten und beachtenswerthesten, wiewohl sich gegen die beantragte Taxe von 3 Fr. bei Constatirung eines jeden Todesfalls Manches einwenden ließe, überhaupt aber bei der geringen Beliebtheit, deren leider noch die Statistik in den meisten Ländern, bei Regierung und Bevölkerung, sich erfreuet, namentlich darauf gesehen werden muß, sie nicht durch neue Geldforderungen, welche für sie gemacht würden, noch mehr zu depopularisiren. Den engeren Lesekreis dieser Blätter möchten wir besonders auf drei englische Aufsätze aufmerksam machen, welche die Handelswelt näher interessiren, und zwar: von Leone Levi über einen internationalen Handelskoder, von Babbage über die Leuchttürme, und von der englischen Postreformgesellschaft über die allgemeine Einführung eines billigen und gleichmäßigen Portosages. Levi macht mit Recht auf die unermesslichen Unannehmlichkeiten und Nachteile aufmerksam, welche für den Handel daraus erwachsen, daß zur Stunde viele Staaten die Handelsstragen nach dem gemeinen Rechte richten, andere besondere Handelskodes haben, die wieder nicht nur von Staat zu Staat, sondern von einem Landestheil zum andern wesentlich differiren, während eine möglichst allgemeine und gleichmäßige Handelsgesetzgebung namentlich den täglich zunehmenden internationalen Verkehr gewaltig fördern würde. Aus Babbage's Arbeit wollen wir die interessante Notiz hervorheben, daß im Jahre 1851 die gesammte Schifffahrt

1508 Leuchttürme mit 1728 Lampen zählte, wovon Großbritannien 552 Thürme mit 682 Lampen, V. St. von Nordamerika 357 Th. und 381 L., Frankreich 183 Th. mit 199 L., Schweden und Norwegen 77 Th. mit 83 L., Rußland 72 Th. mit 85 L., Dänemark 57 Th. mit 62 L., Holland 49 Th. mit 54 L., Spanien 33 Th. mit 35 L., Neapel und Sizilien 24 Th. mit 28 L., Portugal 15 Th. mit 15 L., Türkei 13 Th. mit 16 L., Kirchenstaaten 13 Th. mit 13 L., Preußen 11 Th. mit 14 L., Brasilien 11 Th. mit 11 L., 12 andere Staaten 1—6 Thürme mit 1—7 Lampen unterhalten. Der Reformpostverein beantragt, daß sich möglichst viele Staaten zu einer Postconvention einen, die es jedem Staat freiläßt, das Porto im Innern und für ins Ausland gehende Briefe selbst zu bestimmen, die ihm aber die Pflicht auflegt, für alle ins Ausland gehende Briefe, wofür sie immer gehen, ein und dasselbe Porto zu fordern und dieses Porto ganz allein zu erheben, dafür aber von allen vom Ausland anlangenden Briefen gar kein Porto zu erheben. Die mühsamen Verrechnungen zwischen den Postämtern des einen und des anderen Landes wären hierdurch ganz aufgehoben von den anderen bedeutenden Vorteilen zu schweigen, welches dieses System böte, auf deren Auseinandersetzung wir aber hier nicht eingehen können. Doch mögen wir diese kurze Notiz nicht schließen, ohne, im Namen aller Freunde der Statistik, der unermüdblichen Brüsseler statist. Centralcommission den wohlverdienten Dank auszusprechen für diese neue werthvolle Gabe, mit der sie uns beschenkt und von der wir gewiß des Lobes genug gesagt haben, wenn wir bemerken, daß sie nach Inhalt und Form den längst als muster- und meisterhaft anerkannten anderen Veröffentlichungen der Centralcommission würdig zur Seite tritt.

Neu erschienene Bücher.

- Handels-Correspondent**, Frankfurter, von S. Berlin, Senfat. Berichte über merkantile, finanzielle, Eisenbahn-Angelegenheiten u. 22. Jahrgang 1854. Frankfurt a. M., (Hermann.)
- Lachmann**, Alex., Waarentunde in Wort u. Bild. Für Kaufleute und Fabrikanten. Leipzig, Schäfer.
- Lichtwerk**, Erfahrungen über Drainage. Kiel, Schröder & Co.
- Mayer**, Febr. Ed., Wechselkunde gegründet auf die allgemeine deutsche Wechselordnung. Für Geschäftsleute und Handlungsbevollmächtigte zum Nachschlagen und Selbstunterricht. Stuttgart, Metzler.
- Monatschrift**, landwirthschaftliche. Stettin, Graßmann.
- Organ** für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Jahrgang 1854. Wiesbaden, Kreidel & Niedner.
- Schaede**, Marine-Secr. W., Liste der Königl. Preussischen Marine. (Berlin, Schneider & Co.)
- Verzeichniß**, alphabetisches, der im Zollfreie ermäßigten u. zollfreien Waaren-Artikel. Magdeburg, Baensch.
- Waaren-Verzeichniß**, amtliches, zu den vom 1. Jan. 1854 an im Zollverein beim Verkehr mit Oesterreich gültigen Tarif-Bestimmungen. Berlin, Decker.
- Zeitschrift** für die gesammte Staatswissenschaft. 10. Jahrg. Tübingen, Laupp.
- Petermann**, Aug., an account of the progress of the expedition to Central Africa, performed by order of Her Maj. foreign office under Messrs. Richardson Barth, Overweg and Vogel. London. Gotha, J. Perthes.

R e c h t s f ä l l e.

Wing, der Creditor eines gewissen William Bennett, welcher in Weston, in Canada, im Jahre 1849 starb, ist Kläger, die Direktoren des Norwich Union Assurance Office sind die Beklagten. Bei letzterer Gesellschaft war das Leben des Bennett in zwei Summen, 200 und 300 Pfd. Sterl., auf Unkosten des Wing versichert, um eine Forderung des Letzteren an Ersteren sicher zu stellen. Jene versicherten Summen und darauf angewachsene Bonus, bildeten den Gegenstand der Klage vor dem Appellationsgericht zu London, da beide Theile der Klage wegen sich vereinigen, die erste Instanz nicht zu benützen. Die betreffenden Versicherungen wurden im Jahre 1829 in Burg St. Edmunds durch einen gewissen Lockwood, den Agenten der Versicherungsgesellschaft, abgeschlossen. Auf den Policen befindet sich die Bedingung, daß sie ungültig werden sollten, wenn die Person, deren Leben versichert ist, ohne besondere Erlaubniß der Directoren aus den Grenzen Europas hinausgehen würde. 1835 kam Bennett in finanzielle Bedrängniß und floh nach Canada, ohne solche Erlaubniß zu haben, die Prämien wurden aber durch Wing wie früher bis zu Bennetts Tod, im Jahre 1849, bezahlt, zuerst an Lockwood und als dieser starb an seinen Nachfolger, einem gewissen Thompson. Von beiden Seiten wurde zugegeben, daß Lockwood sowohl als Thompson stets die Thatsache gekannt haben, daß Bennett jenseits des Meeres wohne, und es wurde von dem Kläger behauptet, von den Beklagten geleugnet, daß die Directoren schon im Jahre 1842 durch ihre Agenten ausdrücklich davon unterrichtet worden wären und daß daher der Verfall der Policen durch Annahme der Prämienzahlungen bei solcher Kenntniß der Sachlage nicht statthabe. Die Rechtsbeistände des Klägers sagten, daß es unter Umständen, wie die vorliegenden, nicht Sitte sei, auf den Verfall der Policen zu bestehen, daß man vielmehr die Summen ausbezahlen pflege, gegen Erlaß der Prä-

mien-Erhöhung, welche gefordert worden wäre, wenn eine Erlaubniß für den Versicherten außerhalb der Grenzen Europas zu wohnen verlangt und erteilt worden wäre, sie erklären auch, daß die Notiz, welche die Agenten der Gesellschaft in Betreff des Aufenthalts des Versicherten in Canada erhalten hätten, gleich bedeutend sei mit einer Benachrichtigung der Gesellschaft selbst und daß die Annahme der Prämien, welche nach solcher Notiz in gutem Glauben an die fortdauernde Kraft und Gültigkeit der Police bezahlt wurde, deren Verfall aufgehoben habe.

Die Vertheidiger der Beklagten behaupteten, daß keine wirkliche Benachrichtigung von Bennetts Abwesenheit an die Gesellschaft erfolgt sei und daß, obwohl ihre Agenten solche Benachrichtigung hatten, dies die Gesellschaft nicht binde, weil diese Agenten nur Agenten für die Annahme und Remittierung der Prämien und nicht zum Abschluß eines neuen Contractes, wie die Befreiung einer Bedingung der Police, befugt seien.

Die Richter hielten dafür, daß wenn die Directoren der Gesellschaft persönlich die Prämien mit derselben Kenntniß der Thatsachen wie Lockwood und

Thompson empfangen hätten, so würde dies sicherlich eine Befreiung des Verfallens gewesen sein. Was geschehen sei, entspreche thatsächlich demselben Zweck, weil die Prämien von Agenten angenommen wurden, welche zur Prämienannahme bevollmächtigt waren und weil die so auf den Glauben der fortbauenden Police bezahlten und so angenommenen Prämien ungeachtet Bennetts Abreise nach und Aufenthalt in Amerika, von Zeit zu Zeit den Directoren eingesandt und von diesen ohne Widerspruch empfangen und behalten worden sind. Unter solchen Umständen glauben die Richter, daß ob die Directoren von ihren Agenten von dem Sachverhältnis unterrichtet worden seien oder nicht, sie genau so verpflichtet betrachtet werden müssen, als wären die Zahlungen an sie selbst persönlich erfolgt. Die Forderung muß daher anerkannt werden, unabhängig von der Erwägung, daß der Beweis in der Ansicht der Richter dahin gehe, daß wirkliche und ausdrückliche Benachrichtigung der Gesellschaft von den Umständen, unter welchen die Prämien bezahlt und empfangen wurden, festgestellt sei.

Versicherungswesen.

Meer Seeversicherung.

(Fortsetzung.)

Die Bremer Seeversicherungsbedingungen bestimmen ferner:

Ist die „behaltene oder sichere Fahrt“ eines Schiffes versichert, so erstreckt die Versicherung bei Ankunft im Bestimmungshafen, oder wenn die Fortsetzung der Reise wegen Unterlassung der von den Besichtigern angeordneten Reparaturen unterbleibt. Bei dieser Versicherung ist der Versicherer frei von jeder Havarie-große wie particulare. Er ist nur bei gänzlicher Verunglückung, bei Verlust durch Seeraub oder Feind, bei Condemnirung im Nothhafen als Reparatur unwerth und bei Verschollenheit zahlungspflichtig.

Bei einer Versicherung „frei von Beschädigung“, ohne weiteren Vorbehalt geschlossen, ersetzt der Versicherer keinerlei Beschädigung oder Werthverminderung, sondern nur den Verlust des versicherten Gegenstandes.

Bei Versicherung „gegen totalen Verlust“ haftet der Versicherer nicht allein für Verlust durch Untergang, Aufbrechen, Seeraub, Feind und Verschollenwerden, sondern hat auch dann zu bezahlen, wenn das Schiff strandet und entweder zertrümmert oder nicht wieder abgebracht werden kann, während etwa Theile des Waars oder des Inventars gerettet werden. Wenn Waaren aus einem verunglückten Schiffe feierlich werden, wird ebenfalls Totalverlust bezahlt, wenn sie auch noch auf irgend eine Weise geborgen werden. In solchen Fällen muß jedoch der Schaden, um als Totalverlust betrachtet zu werden, einschließlich aller Unkosten mindestens 75 pCt. betragen. Wird der Totalverlust durch Anwendung außerordentlicher Unkosten verhütet, so erstattet der Versicherer dieselben jedenfalls.

Wenn Kriegs- und Marinebedürfnisse, unter der allgemeinen Benennung von Gütern, Waaren oder Kaufmannschaften versichert worden sind, so gilt diese Versicherung nur „frei von Kriegsmolest.“

Namentlich ist eine specielle Benennung bei folgenden Gegenständen erforderlich: Pulver und Blei, Kugeln, Kanonen, Flinten, Pistolen, Säbel, Degen und jede Art von Ammunition und Artamatur, sowie auch lange Messer und Sachauer; ferner Schwefel, Salpeter, Pech, Theer, Harze, Hanf, Tauwerk, Segel, Masten, Schiffsbauholz, Metall zu Schiffsbekleidung, und zum Schiffsbau gebräuchliches Eisenwerk; ebenfalls dürfen Segeltuch, Ravenetuch, flämisch Leinen und Säcke nicht unter der allgemeinen Benennung Leinen oder Leinenwaaren angegeben werden, um gegen alle Gefahr versichert zu sein.

Außerdem finden diese Bestimmungen auf alle sonstige Gegenstände Anwendung, welche bei den im Kriege begriffenen Mächten für Kriegsvorbereitungen gelten, oder vor Abschluß einer Versicherung dafür erklärt sein mögen.

Eine Versicherung auf Gold, Silber und Platina, gemünzt oder ungemünzt, auf Papiergeld, Schuldverschreibungen, Actien und Documente aller Art, sowie auf echte Spitzen und Perlen, Juwelen und Kleinodien, auf Kunstwerke der Malerei und Bildhauerei und etwaige Seltenheiten ist ganz ungültig ohne Rückgabe der Prämie, wenn diese Gegenstände nicht ausdrücklich genannt, sondern unter irgend einer allgemeinen Bezeichnung angegeben sind.

Als Versicherungswert von Gütern — so lange ein solcher nicht durch Uebereinkunft festgestellt (taxirt) ist — gilt der Einkaufsbetrag einschließlich aller Unkosten bis an Bord und der Assuranz-Prämie, und ist als solcher im Fall von Schaden zu erweisen. Ist Fracht voraus bezahlt, so wird auch diese mit zu den Unkosten gezogen.

Soll imaginärer Gewinn mit versichert werden, so kann solches durch die Beifügung „einschließlich imaginären Gewinn“ bis zu 10 Procent von dem, wie oben festgestellten Versicherungswert geschehen. Will aber der Versicherte bei einer vorläufigen Versicherung einen höheren imaginären Gewinn decken, so müssen die Procente ausgesprochen werden.

Ist der Betrag der Güter durch Wechsel eingezogen oder gedeckt, so geschieht die Berechnung desselben zu dem bedungenen Course, sonst aber

wird derselbe zu dem möglichst directen, am Ausstellungstage der Faktura am Abladungsplage bestehenden Wechselcourse, in Ermangelung eines solchen, nach dem Werth allgemein gangbarer Münzen, in hiesige Währung berechnet.

Neben der Versicherung des Einkaufsbetrages kann auch eine besondere Versicherung der am Bestimmungshafen zu bezahlenden Fracht, Zölle und sonstigen Unkosten stattfinden, die dann aber allein dazu dient, den Versicherten für denjenigen Theil des Schadens zu decken, der im Fall von Havarie auf jene Unkosten fällt, soweit solche im taxirten Bruttowerthe der Güter, wenn solche gesund angekommen wären, mit enthalten sind. Erreichen also die Güter nicht den Bestimmungshafen, so kommt auch diese Versicherung nicht zur Anwendung, und die Prämie wird alsdann mit Einbehaltung von ein Viertel Procent zurückgegeben.

Ist aber, sei es bei Abschluß der Versicherung oder später in der Police eine Taxe der Waare nach Stückzahl, Maaße, Gewicht oder aber durch Bestimmung des Courses für eine fremde Valuta verabredet, so gilt eine solche Taxe als der durch Vereinbarung zwischen Versicherten und Versicherer festgestellte Versicherungswert der Güter, und kann nur durch eine neue Uebereinkunft zwischen beiden Parteien abgeändert werden.

Diese vereinbarte Taxe, sonst aber der erwiesene Versicherungswert der Güter, wird nicht allein bei gänzlichem Verluste derselben zum Vollen vergütet, sondern wird auch, wenn die Güter nach erlittener Beschädigung den Bestimmungsort nicht erreichen können, und diese Beschädigung dem Versicherer nach diesen Bestimmungen zur Last kommt, unter Abzug des Geretteten und im Verhältnis zur Versicherungssumme bezahlt.

Erreichen aber Güter im beschädigten Zustande den Bestimmungshafen, so dient die Taxe oder der nach ihr ermittelte verhältnismäßige Versicherungsbetrag des beschädigten Theils derselben nur dazu, den entstandenen Schaden darauf zurückzuführen, und im Fall sich daraus ergibt, daß er die vorbehaltenen Procente beträgt, werden von dem versicherten Betrage, wenn dieser kleiner ist, als der ermittelte Werth im unbeschädigten Zustande, so viele Procente bezahlt, als sich Schaden auf diesem erweist; ist aber der versicherte Betrag größer als der Werth im unbeschädigten Zustande, so wird der wirklich erlittene Schaden vergütet.

Imaginärer Gewinn kann auch abgeändert von den Gütern versichert und taxirt werden, nur muß dabei specielle aufgegeben werden, auf welche Güter derselbe gilt, und ob, wo und wie dieselben anderweitig versichert sind. Die Vergütung erfolgt im Verhältnis des Schadens an der Waare.

Ebenfalls kann eine zu verbienende Commission nach einer festen Taxe, sowie auch nach gewissen Procenten vom Verkaufsertrage versichert werden.

Versicherte Schiffe oder Schiffsparte, die in der Police nicht versichert sind, werden zur Berechnung in particularer Havarie nach dem Verhältnis von fünfundsiebzig Thalern für jede hiesige Roggenlast, für die das Schiff registriert ist, angenommen, und es wird dabei die Commerzlast für eine und eine halbe Roggenlast gerechnet.

Jede willkürliche Abweichung eines Schiffes von der versicherten Reise hebt, selbst im Fall einer damit beabsichtigten oder bewirkten Abkürzung derselben, die Verbindlichkeit des Versicherers auf Casco und Fracht auf. Auch für jedes andere versicherte Interesse wird die Versicherung durch eine solche Abweichung aufgehoben, wenn der Versicherte oder sein Agent Veranlassung zu derselben gab, oder um dieselbe suchte. Eine Abweichung in Nothfällen, sowie auch das Anlaufen englischer Häfen im Canal, oder an der Südküste Irlands, hat jedoch keine Beeinträchtigung der Versicherung zur Folge.

Bei Versicherungen mit der Bedingung, daß das Schiff unter Convoje gehe, wird vorausgesetzt, daß das Schiff gleich, vom Abgangshafen an, die versicherte Reise unter Convoje antrete, und bis zum Bestimmungshafen unter deren Begleitung bleibe; die Versicherung gilt daher für den Theil der Reise, welchen der Schiffer willkürlich ohne Convoje macht, nur „frei von Kriegsmolest.“

Für Schaden, welcher durch Handlungen des Versicherten wider die

Ein- oder Ausführergesetz eines Landes, oder auch durch Mangel an den gehörigen Documenten entsteht, leistet der Versicherer keinen Ersatz.

Ein Schaden, welcher durch inneren Verderb der Waare, oder aus der Beschaffenheit der Fustagen und sonstigen Gefäße oder Umschläge entsteht, wird von dem Versicherer nicht ersetzt, und eben so wenig ein durch Mäuse- oder Mattenfress entstandener Schaden.

Bei der Versicherung eines Schiffes oder seiner Frachtgelder wird vorausgesetzt, und ist der Rheber dafür verantwortlich, daß das Schiff seefähig sei, d. h. daß es dicht, fest, wohl calfatert, und mit allen Nöthigen in seiner Ausrüstung versehen sei, um die vorhabende Reise anzutreten und mit Sicherheit Güter über See bringen zu können. Wenn ein versichertes Schiff ohne äußeren Unfall leck oder sonst schadhast wird, und dieserhalb einer Ausbesserung bedarf, so ist der Versicherer dafür nicht verantwortlich. Und wird ein Schiff als unfähig zur Fortsetzung seiner Reise condemnirt, so ist, um einen Anspruch an den Versicherer zu begründen, zu erweisen, daß solche Unfähigkeit von auf der versicherten Reise erlittenen Unfällen herrühre.

Die Condemnation eines Schiffes und der darauf begründete Verkauf desselben für Rechnung des Versicherers in einem Nothhafen wird von diesem nur dann anerkannt, wenn die Unmöglichkeit der Reparatur eines auf der versicherten Reise entstandenen Schaden, sowie der Versegelung nach einem anderen Hafen zur Herstellung desselben genügend nachgewiesen wird, oder wenn die von Sachverständigen geschätzten Reparaturkosten für die auf der versicherten Reise erlittene und gemäß dieser Bedingungen durch den Versicherer zu vergütende Beschädigung, jedoch ohne Abzug der sonst üblichen Kürzung für Unterschied zwischen alt und neu mindestens fünf und siebenzig pCt. von der Tare in der Police betragen.

Kann darüber kein Beweis beigebracht werden, oder unterbleibt die Reparatur etwa wegen Mangel an Geldmitteln, so wird der auf der letzten Reise erlittene Schaden auf Grundlage der Taxation der Reparatur dispa- chirt und vergütet.

Am Bestimmungsplage ist eine Condemnation unzulässig und ein erlittener Schaden wird, wenn die Herstellung daselbst unterbleibt, nur auf Grundlage der Taxation von dem Versicherer vergütet, selbst wenn die Reparatur erweislich am Bestimmungsplage nicht zu beschaffen ist.

Wenn Anker, Ankerketten oder Tawe brechen, oder wenn Segel beschädigt, vom Winde zerrissen und fortgeführt werden, ohne daß dazu ein äußerer Unfall, z. B. das Brechen von Rundhölzern, Hineinschlagen von Sturzseilen, Veranlassung gab, so wird solches als Folge ihrer Schadhastigkeit oder der Abnutzung im gewöhnlichen Gebrauche angesehen, und der Versicherer ist also nicht zum Ersatz dafür verbunden, ebensowenig dafür, wenn das Beschädigte, Zerrissene oder Gebrochene demnächst weggekappt werden mußte.

Wenn ein auf den Wallfischfang gegangenes Schiff während des Fanges im Eise Schaden leidet, so kommt der Versicherer dafür nicht auf, außer wenn das Schiff gänzlich verunglückt.

Wird ein für eine bestimmte Reise versichertes Schiff durch höhere Macht von seinem Bestimmungsplage abgewiesen, so bleibt die Versicherung in Kraft bis zu dem Plage, nach welchem das Schiff verwiesen wird, oder nach welchem zu segeln der Schiffer sich veranlaßt findet; für ein mit Ballast beladenes Schiff endigt sich mit der Ankunft daselbst, für ein mit Waaren beladenes Schiff, sowie für die Fracht, mit dem Ablauf der gesetzlichen Frist zum Löschen.

Für die in einem solchen Schiffe befindlichen Waaren bleibt die Versicherung noch weitere drei Monate, vom Tage der Ankunft an gedachtem Plage in Kraft, wenn sie während dieser Frist nicht ausgeladen werden; sie erstreckt sich für dieselben in solchem Fall auch weiter bis zum Bestimmungsplage, wenn nach aufgehobener Blockade desselben, innerhalb dieser Frist, das Schiff seine Reise dahin fortsetzt.

Sollte sich bis zur Ankunft an einem solchen Plage Beschädigung am Schiffe oder an den Waaren ergeben, welche nach diesen Bedingungen von dem Versicherer zu vergüten ist, so ist in deren Betreff auf vorgeschriebene Weise zu verfahren, und tritt dabei für Waaren die gleiche Berechnung ein, als hätten sie in einem Nothhafen verkauft werden müssen.

Auf versicherte Fracht ist das zu ersetzen, was die Ladungsinteressenten nach Landesgesetzen desjenigen Hafens, wo die Waaren ausgeladen werden, an der Fracht zu kürzen befugt sind.

Wenn ein Schiff zur Abhaltung von Quarantaine nach einem Quarantainehafen verwiesen wird, oder einen solchen aufzusuchen hat, so bleibt die Versicherung, wenn bei Abschluß derselben kein abweichender Vorbehalt vereinbart war, in Betreff des versicherten Gegenstandes für die Reisen dahin, und nach Ablauf der Quarantainezeit, zum Bestimmungshafen zurück in Kraft. Der Versicherer ist aber weder für Kosten der Quarantaine, noch für Beschädigung, Untergewicht oder Leckage an der Waare, welche durch die Ausladung oder Reinigung veranlaßt worden, verantwortlich, haftet indes für die Feuergefahr während des Lagerens am Lande.

Wird das Schiff am Bestimmungsplage oder in einem Nothhafen, ohne oder mit Lösung der Ladung, unter Quarantaine gelegt, so bleibt die Versicherung auch während der Dauer derselben in Kraft, ohne daß jedoch eine Kostenvergütung, noch auch Ersatz für die durch Maßregeln der Quarantaine unmittelbar entstandene Beschädigung verlangt werden kann.

— Berlin, 2. Mai. Der „Janus“ Hamburger Lebens- und Pensionsversicherungsgesellschaft hat bekanntlich in ihrem Geschäftsbetrieb mancherlei Einrichtungen, welche neu und namentlich auch geeignet sind, den Vortheil des Versicherungswesens den großen, weniger bemittelten Classen, der Gesellschaft zugänglich zu machen. Demzufolge hatte sie in Preußen bereits einen ausgedehnten Wirkungskreis sich geschaffen, als durch die neuen Gesetze, welche im vorigen Jahre bezüglich des Versicherungswesens in Preußen erschienen, diese nützliche Thätigkeit namentlich von den Bestimmungen bedroht wurde, welche bezüglich der Agenten in Kraft traten. Eine Gesellschaft, deren eigenthümliche Vorzüge eben darin bestehen, daß ihre zahlreichen Agenten auch die Groschen ansammeln und dem Versicherten im Alter oder seinen Hinterlassenen die Thaler zu gewähren mit welchen sie sich von der Sorge und der Noth loskaufen können, sollte keine Agenten mehr haben dürfen! Zahlreiche Versicherte in Schlesien, in Westphalen, in Pommern und am Rhein wären hierdurch gezwungen gewesen, entweder auf die ihnen zustehenden Ansprüche zu verzichten und die bisherigen Ersparnisse zu verlieren oder künftig ihre oft nicht mehr als 10 oder 15 Sgr. betragende monatliche Zahlung mit einem Portoaufwand, der 50 pCt. der Prämien betragen hätte, nach Hamburg einzufenden. Die Gesellschaft hat sich daher im Interesse dieser zahlreichen Klasse von Versicherten entschlossen, eine besondere Direction in Berlin zu errichten und hierdurch die Rechte preussischer Gesellschaften zu erwerben. Dieser Entschluß ist von den preussischen Behörden, nach sorgfältiger Prüfung des Geschäftsbetriebes des Janus und nach Anerkennung von dessen Wohlthätigkeit, sehr günstig aufgenommen worden und bereits hat der König befohlen, daß bis zur Entscheidung über den Antrag, dem Geschäftsbetriebe der Gesellschaft durch ihre bisherige Agenten ferner kein Hinderniß entgegengestellt werden solle.

— London. Nach dem Bericht der Inspectoren war die Zahl der Unglücksfälle, durch welche Menschen in den Bergwerken von England, Wales und Schottland getödtet wurden, ausschließlich solcher, welcher in Folge von Unglücksfällen später starben, in dem Zeitraume vom 21. November 1850 bis 31. December 1852 2143 oder 1016 jährlich. Die Ursache dieser Unfälle war:

	pCt.	Zahl der Todesfälle
Explosion	30	645
Fällen der Decken	34 _{7/2}	744
Unfälle in Schacht	21 _{3/2}	457
Andere	13 _{0/6}	297
	100	2143

Es wird beklagt, daß die Inspection so unvollständig ausgeführt wird, daß noch nicht die Hälfte der Werke inspiciert ist und daß das Gesetz den Inspectoren keine Macht giebt, die Vorsichtsmaßregeln, welche sie als nothwendig erkennen, zu erzwingen.

A n z e i g e n .

Bekanntmachung.

Diejenigen Briefe nach den Vereinigten Staaten von Amerika, welche mit dem am Mittwoch, dem 10. Mai e., von Havre abgehenden

Post-Dampfschiffe Franklin

befördert werden sollen, sind spätestens bis Sonntag, dem 7. Mai e.,

Morgens 8^{1/2} Uhr,

auf dem unterzeichneten Stadt-Post-Amte aufzuliefern.

Die Briefe müssen bis Havre — mit 18 Grosen für den einfachen Brief im Gewichte von 1/2 Lothe — frankirt werden.

Bremen, den 1. Mai 1854.

Stadt-Post-Amt.

Magdeburger Hagelversicherungsgesellschaft

Sr. Majestät der König haben unterm 24. d. M. geruht, dem Statute unserer Gesellschaft die Allerhöchste Sanction zu ertheilen. Es ist nunmehr also durch diese Allerhöchste Concession unsere Gesellschaft definitiv constituiert.

Magdeburg, am 25. April 1854.

Magdeburger Hagelversicherungsgesellschaft.

Friedr. Knoblauch,

verwaltender Director.

L. F. Kriecheldorff, Seestern-Pauly, C. Deneke,

Directoren.

G. May,

Director, zugleich in Vertretung des noch nicht erwähnten General-

Bevollmächtigten.

Herausgegeben unter Verantwortlichkeit von C. Schünemann's Verlags-Handlung.