

# Beilage zu Nr. 137 des Bremer Handelsblattes.

## Schweizerischer Handelsverkehr in der Gegenwart.

(Correspondenz aus der Schweiz.)

(Schluß.)

Ausfuhr:

### Abtheilung A. Verzollung nach Stücken.

	1853	1852
1. zu 5 Rappen vom Stück:		
Räder	5,689	5,198
Schafe und Lämmer	6,395	7,226
Schweine unter 80 Pfd. Gewicht	9,195	8,756
Ziegen und Zicklein	1,559	1,848
Summa:	22,838	23,028
2. zu 50 Rappen das Stück:		
Esel	56	31
Füllen	552	697
Mindvieh	31,984	37,391
Schweine über 80 Pfd. Gewicht	380	579
Summa:	32,972	38,698
3. zu 1 1/2 Franken das Stück:		
Maultiere	174	151
Pferde	3,649	3,516
Summa:	3,823	3,667

### Abtheilung B. Verzollung nach dem Werth.

	Franken	
1. zu 3 pSt. vom Werth:		
Holz, gefügtes oder geschnittenes, vorgear-		
beitetes Nugholz	1,555,965 <sup>65</sup>	1,474,053 <sup>40</sup>
Holzbohlen	378,734 <sup>55</sup>	501,612 <sup>30</sup>
Summa:	1,934,700 <sup>20</sup>	1,975,667 <sup>70</sup>
2. zu 5 pSt. vom Werth:		
Holz, rohes oder nur beschlagenes	3,691,815 <sup>57</sup>	2,402,900 <sup>50</sup>

### Abtheilung C. Verzollung nach Gewicht. I. nach Zugthierlast.

	Zugthierlasten	
1. zu 15 Rappen die Zugthierlast:		
Asphalt	2,044 <sup>5/15</sup>	835 <sup>13/15</sup>
Erde, Thon	1,852 <sup>3/15</sup>	1,184
Gyps, roh, gebrannt oder gemahlen	7,273 <sup>4/15</sup>	6,580 <sup>4/15</sup>
Holzwaaren, gemeine, wie Stechen, Gabeln, Bisen u. dergl.	391 <sup>2/15</sup>	255 <sup>14/15</sup>
Kalk, Ziegel, Backsteine, Schiefer, behauene Steine, Mühl- und Schleifsteine	5,639 <sup>7/15</sup>	10,809 <sup>2/15</sup>
Korbwaaren, gemeine	15	18 <sup>2/15</sup>
Obst, frisches, Kartoffeln, Feld- und Gartengewächse	3,348	5,159 <sup>3/15</sup>
Töpferwaaren, gemeine	713 <sup>9/15</sup>	545 <sup>6/15</sup>
Summa:	21,277	25,388 <sup>9/15</sup>
2. zu 30 Rappen die Zugthierlast:		
Asphalt-Mastix	418 <sup>10/15</sup>	404 <sup>10/15</sup>
Eisenerz	5,377 <sup>10/15</sup>	5,524 <sup>2/15</sup>
Glaskerben	157 <sup>2/15</sup>	229 <sup>6/15</sup>
Gastrath, alter, offener oder gepackter bei Ueberfiedelungen	849 <sup>2/15</sup>	764 <sup>8/15</sup>
Heu und Stroh	2,417 <sup>9/15</sup>	3,543 <sup>6/15</sup>
Kochsalz	1,072 <sup>5/15</sup>	975 <sup>5/15</sup>
Steinkohlen, Braunkohlen	370 <sup>9/15</sup>	1,695 <sup>2/15</sup>
Wein, Schweizerischer in Fässern	605 <sup>2/15</sup>	640 <sup>13/15</sup>
Summa:	11,267 <sup>14/15</sup>	13,777 <sup>7/15</sup>
3. zu 75 Rappen die Zugthierlast:		
Fische	196 <sup>10/15</sup>	285 <sup>14/15</sup>
Dünger	716 <sup>5/15</sup>	1,179 <sup>8/15</sup>
Summa:	913	1,465 <sup>7/15</sup>

### Abtheilung C. Verzollung nach dem Gewicht. II. nach Centnern.

	Centner	
1. zu 10 Rappen vom Centner:		
Abfälle von Thieren	3,431 <sup>52</sup>	3,784 <sup>80</sup>
Alann	317 <sup>75</sup>	928 <sup>80</sup>
Amlung	226 <sup>09</sup>	213 <sup>50</sup>
Apothekerwaaren	231 <sup>95</sup>	517 <sup>20</sup>
Baumwolle, rohe	15,244 <sup>92</sup>	13,314 <sup>70</sup>
Baumwollgarn und Zwirn	20,261 <sup>06</sup>	13,588 <sup>00</sup>
Baumwolltücher	137,403 <sup>31</sup>	137,169 <sup>20</sup>
Bettfern	142 <sup>70</sup>	77 <sup>30</sup>
Bier	1,078 <sup>94</sup>	1,180 <sup>10</sup>
Blechwaaren	145 <sup>94</sup>	123 <sup>80</sup>
Brauntwein	1,726 <sup>14</sup>	1,840 <sup>70</sup>
Brod	560 <sup>81</sup>	1,618 <sup>30</sup>
Butter	1,407 <sup>42</sup>	1,491 <sup>00</sup>
Bücher	3,529 <sup>27</sup>	3,432 <sup>20</sup>
Chemische Produkte	277 <sup>75</sup>	333 <sup>40</sup>
Sichorienwurzeln	27 <sup>28</sup>	50 <sup>40</sup>
Drogen	3,755 <sup>06</sup>	3,740 <sup>00</sup>
Effecten und Kleider	6,107 <sup>45</sup>	5,440 <sup>50</sup>
Eisen aller Art	12,235 <sup>30</sup>	22,174 <sup>10</sup>
Eisen- und Stahlwaaren	16,512 <sup>07</sup>	3,524 <sup>80</sup>
Eisenblech und Eisendraht	4,763 <sup>57</sup>	1,653
Essig	374 <sup>48</sup>	357 <sup>70</sup>

1853 1852

Centner

Farben aller Art	719 <sup>45</sup>	743 <sup>40</sup>
Farbbaeren und Hölzer-Krauter-Wurzeln	5,369 <sup>3</sup>	2,302 <sup>50</sup>
Fleisch, Speck u. dergl.	433 <sup>47</sup>	479 <sup>50</sup>
Floretseide, gesponnene	2,744 <sup>64</sup>	
Getreide und Hülsenfrüchte	23,006 <sup>35</sup>	60,236 <sup>50</sup>
Gewürze	987 <sup>27</sup>	2,133 <sup>40</sup>
Glas und Glaswaaren	529 <sup>13</sup>	447 <sup>30</sup>
Haare aller Art	639 <sup>10</sup>	368 <sup>40</sup>
Hanf, Flach und Berg	873 <sup>25</sup>	
Hanf-, Flachs- und Leinengarn und Faden	558 <sup>87</sup>	1,399 <sup>70</sup>
Harz, Pech und Theer	896 <sup>65</sup>	1,603
Holzwaaren und Möbeln	3,677 <sup>06</sup>	3,434 <sup>30</sup>
Hopfen	141 <sup>84</sup>	180 <sup>90</sup>
Indigo	103 <sup>57</sup>	129 <sup>20</sup>
Kaffee	2,298 <sup>05</sup>	2,039 <sup>30</sup>
Kataniien	750	1,169 <sup>80</sup>
Kase	122,119 <sup>05</sup>	121,647 <sup>80</sup>
Käselab.	423 <sup>34</sup>	231 <sup>80</sup>
Kirschwasser	267 <sup>13</sup>	261 <sup>20</sup>
Kleien	10,956 <sup>97</sup>	10,233 <sup>50</sup>
Knochen	7,651 <sup>98</sup>	6,311 <sup>50</sup>
Krapp und Krappwurzeln	3,490 <sup>96</sup>	7,073 <sup>40</sup>
Kreide und Farberde	164 <sup>62</sup>	496 <sup>50</sup>
Kupfer und Kupferwaaren	577 <sup>56</sup>	524 <sup>40</sup>
Leder aller Art	8,667 <sup>94</sup>	5,004 <sup>30</sup>
Lederwaaren	661 <sup>30</sup>	269 <sup>90</sup>
Lein	1,279 <sup>86</sup>	756 <sup>50</sup>
Leinwand und Leinenband	1,336 <sup>43</sup>	1,082 <sup>30</sup>
Manufacturwaaren, nicht genannte	3,020	1,625 <sup>90</sup>
Maschinen und Maschinenbestandtheile	54,661 <sup>07</sup>	31,955 <sup>20</sup>
Mehl	19,243 <sup>55</sup>	22,182 <sup>50</sup>
Messing und Messingwaaren	911 <sup>89</sup>	537 <sup>10</sup>
Metalle, edel, verarbeit. u. Bijouteriewaaren	709 <sup>69</sup>	380 <sup>40</sup>
Metalle, nicht benannte	1,610 <sup>18</sup>	2,517
Mineralwasser	512	493 <sup>70</sup>
Naturalien	78 <sup>17</sup>	119 <sup>10</sup>
Nudeln	103 <sup>09</sup>	29 <sup>70</sup>
Obst, gedörtes	1,614 <sup>85</sup>	2,209 <sup>60</sup>
Obstwein	281	51 <sup>58</sup>
Oele aller Art	2,532 <sup>71</sup>	3,149 <sup>10</sup>
Packleinen	101 <sup>52</sup>	164 <sup>30</sup>
Papier und Pappdeckel	552 <sup>37</sup>	545 <sup>10</sup>
Pelz und Pelzwaaren	139 <sup>12</sup>	204 <sup>50</sup>
Pottasche	94 <sup>04</sup>	180 <sup>80</sup>
Quincaillerieswaaren	626 <sup>05</sup>	964 <sup>00</sup>
Sämereien	2,495 <sup>59</sup>	1,593 <sup>70</sup>
Säuren aller Art	2,223 <sup>58</sup>	3,317 <sup>30</sup>
Schnecken	338 <sup>65</sup>	298 <sup>30</sup>
Schreibmaterialien	963 <sup>18</sup>	1,187
Seide	91 <sup>08</sup>	137 <sup>30</sup>
Seidenabfälle und Floretseide	3,553 <sup>48</sup>	3,820 <sup>60</sup>
Seidene und halbseidene Waaren	4,269 <sup>84</sup>	5,288 <sup>50</sup>
Seife	29,507 <sup>02</sup>	28,239 <sup>70</sup>
Seilerwaaren	435 <sup>50</sup>	865
Soda	244 <sup>14</sup>	118 <sup>40</sup>
Steingut	42 <sup>39</sup>	215 <sup>90</sup>
Strohüte und Strohgeflechte	2,447 <sup>45</sup>	2,343 <sup>40</sup>
Strompflerwaaren	5,264 <sup>91</sup>	5,572 <sup>40</sup>
Tabakblätter	152 <sup>99</sup>	152 <sup>20</sup>
Tabak, fabrizirter	154 <sup>83</sup>	126 <sup>80</sup>
Talg und andere Fettwaaren	1,493 <sup>71</sup>	2,021 <sup>50</sup>
Talglichter	448 <sup>87</sup>	386 <sup>10</sup>
Terpentiu	637 <sup>57</sup>	757 <sup>10</sup>
Uhren aller Art	24 <sup>24</sup>	31 <sup>40</sup>
Vitriol	1,379 <sup>83</sup>	1,124 <sup>00</sup>
Waaren verschiedene nicht genannte	109 <sup>74</sup>	366 <sup>40</sup>
Weine aller Art	15,649 <sup>22</sup>	15,653 <sup>30</sup>
Weinstein	5,827 <sup>26</sup>	6,182 <sup>00</sup>
Wermuthgeist	3,587 <sup>07</sup>	2,095 <sup>00</sup>
Wermuthkraut	2,278 <sup>42</sup>	2,869 <sup>80</sup>
Wolle, rohe	257 <sup>49</sup>	373
Wollengarn	7,126 <sup>75</sup>	
Wollene und halbwoollene Waaren	30 <sup>91</sup>	9,046 <sup>30</sup>
Zucker aller Art	1,523 <sup>84</sup>	1,981 <sup>20</sup>
Zunder	1,467 <sup>19</sup>	1,416 <sup>70</sup>
	83 <sup>35</sup>	299 <sup>90</sup>
Summa	611,889 <sup>85</sup>	612,277 <sup>90</sup>

2. zu 80 Rappen vom Centner:		
Felle und Häute, rohe	30,330 <sup>35</sup>	28,066 <sup>00</sup>
Gerberlohe	8,809 <sup>88</sup>	13,669 <sup>20</sup>
Summa	39,140 <sup>23</sup>	41,736 <sup>10</sup>
3. zu 1 Franken vom Centner:		
Baumrinde	4,761 <sup>50</sup>	3,906 <sup>00</sup>
4. zu 2 Franken vom Centner:		
Lumpen und Makulatur	8,444 <sup>83</sup>	6,022 <sup>70</sup>



Die Thätigkeit der griechischen Flagge in fremden Häfen sind die Nachrichten unvollständig, um eine Zusammenstellung zu geben. Beispielsweise mag erwähnt werden, daß griechische Schiffe in russischen Häfen 1851

eingelaufen:		ausgelaufen:	
Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
444	50,761	480	54,480
worunter aus und nach Griechenland			
34	4853	6	624

ebenso sind in französischen Häfen, wo wir nur die Tonnentlast der beladenen Schiffe angegeben finden 13,489 ein- und 10,336 ausgelaufen, wovon 599 " " 5,149 " " im Verkehre mit Griechenland.

Von den österreichischen Arealhäfen wird 1850 die Ankunft griechischer Schiffe mit 61,653 Tonnen und der Abgang mit 358 = 62,626 Tonnen angegeben.

In türkischen Häfen war der Verkehr griechischer Schiffe

	eingelaufen:		ausgelaufen:	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Constantinopel..	2506	397,472	2535	425,447
Salonica .....	234	15,832	1629	11,695
Samsoun .....	1	190	12	1,860
Trepizond .....	9	1,698	9	1,698
Smyna .....	406	33,887	390	31,006
Rhodus .....	92	10,016	92	10,016
Beirut .....	23	3,401	22	2,915
Alexandrette .....	4	910	4	910
Galacz .....	139	?	139	?
Ibraita .....	395	?	395	?
Alexandria .....	143	31,375	136	28,955
Tripolis .....	8	1,080	7	880
Tunis .....	11	2,201	11	2,201

Auf dem Festlande Griechenland sind es namentlich im westlichen Theile Patras, im östlichen Piräus, welche als Häfen in Betracht kommen.

In diese Häfen kamen 1851:

	Patras		Piräus	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
englische Schiffe .....	162	21,956	15	1895
jonische .....	388	20,289	6	655
griechische .....	411	20,289	13,072	123,144
österreichische .....	75	13,455	113	28,546
französische .....	—	—	51	10,877
russische .....	1	110	6	851
holländische .....	7	928	2	213
belgische .....	1	111	1	178
sardinische .....	1	135	4	540
türkische .....	10	427	72	3,116
norwegische .....	1	90	—	—
neapolitanische .....	8	479	—	—
dänische .....	3	402	—	—
Samos .....	3	45	—	—
Jerusalem .....	3	225	—	—
wallachisch .....	1	170	—	—
	1075	64,363	13,342	170,015

In Westgriechenland sind noch die Häfen oder Rheden von Vostizza (wichtig für Korinthhandel), Pirgas, Gassuni, Salona, Aspragippia, Livadostro, Pergaro, Navarin, Prodana, Madone, Kalamata, Chitries, Maratonisi, Zamova, die meisten wenig oder gar nicht von ausländischen Schiffen besucht.

An der Ostküste des Festlandes ist auch Nauplia zu erwähnen, wo 1850 einliefen:

	beladen		leer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
griechische größere Schiffe .....	210	6781	107	3617
Küsten- " .....	567	3178	1204	5942
österreichische Dampfschiffe .....	26	3303	—	—
türkische Schiffe .....	49	110	1	32
jonische " .....	4	88	—	—
russische " .....	2	146	—	—
französische " .....	—	—	1	229
	858	13606	1313	9820

Die Inseln, welche die eigentliche Heimath der griechischen Race, dichter bevölkert und besser bebaut sind als das Festland, liefern auch den Kern der griechischen Seeleute und haben verhältnißmäßig einen bedeutenden Verkehr.

So sind angekommen 1850:

	Schiffe		Tonnen	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
in Syra .....	4902	259,245	4015	148,552
" Santurino .....	555	21,946	538	20,057
" Milo .....	31	4,379	14	2,251
" Zea .....	394	7,261	375	3,326

Von den sämtlichen wichtigeren Inseln werden erwähnt:

	Einwohner	Hauptindustrie und Ausfuhr-Artikel	Werth der	
			Einfuhr Drachmen	Ausfuhr Drachmen
Syra .....	20,000	Schiffahrt, Weinbau	18,000,000	12,000,000
Santurino ..	14,000	"	—	—
		Vorzellan-Erde	1,500,000	500,000
Amorgo .....	3,500	Del, Weinbau,	10,000	2,000
Mio .....	2,300	Del	10,000	3,000
Anafi .....	800	Getreide, Zwiebeln	5,000	1,000
Milo .....	2,500	Schiffahrt, Mühlsteine, Bimssteine, Salz u.	280,000	350,000
Siphanto .....	5,500	Wein, Oliven, Baumwollgewebe	205,000	40,000
Polycantro ..	1,227	Schiffahrt	150,000	10,000
Sithro .....	900	—	50,000	—
Naros .....	6,800	Schiffahrt, Marmor	40,000	80,000
Maria .....	14,000	Del, Citronen, Salz	130,000	55,000
Zeä .....	4,000	Schiffahrt, Knopperrn, Südfrüchte	250,000	400,000
Mikoni .....	5,200	Schiffahrt, Wein	285,400	110,000
Delos .....	als Contumazort für Schiffe aus Cholera-Gegeuden genannt.			
Timo .....	20,000	Schiffahrt, Getreide, Wein	568,000	100,000
Andros .....	20,000	Schiffahrt, Citronen, Seide, Wein, Feigen	129,700	100,000
Eupoea .....	61,400	fehlen Angaben.		

So klein zum Theil die Summen des Handelsverkehrs sind, zeigen sie doch eine Handelsthätigkeit, wie sie im gleichen Verhältniß sich in wenigen Ländern wiederholt.

In dem Umfande, daß Griechenlands Reichthum und Macht offenbar in seiner Schiffahrt liegt, lag die Erwartung nahe, daß von diesem Staate aus keine Einmischung in die politischen Ereignisse stattfinden würde gegenüber den Mächten, welche jetzt die Meere beherrschen. Diese Erwartung scheint geteuschet und von gewisser Seite in der Handelsflotte ein Material zum Kriege erblickt zu werden, welcher vorläufig von den Schiffern auf eigene Hand und in Form der Seeräuberei betrieben wird. Die Folge kann kaum eine andere sein, als die, daß die großen Zahlen, welche wir oben von der griechischen Flotte gegeben haben, demnächst nur noch zu den historischen Erinnerungen gehören, welche jetzt schon den Hauptschmuck Griechenlands bilden.

### Schiffahrtsverkehr im Altonaer Hafen im Jahre 1853.

Altona, 14. Mai 1854. Vor nicht langer Zeit erschien eine Schrift des k. preuß. Commerzienraths Weber, welche die Bedeutung Altonas als Handelsplazes und namentlich die Selbstständigkeit in mercantiler Beziehung, Hamburg gegenüber, darthun sollte. Der Verfasser hatte sich in das Gebiet der Speculation vertieft, hatte Hypothesen statt Thatsachen gegeben, es fehlte dem Werke die für die Handelsstatistik allein maßgebende Grundlage, die thatsächliche Richtigkeit. Wohl konnte nachgewiesen werden, daß die Angaben nicht richtig seien, im Allgemeinen war es jedoch unthunlich, richtige Angaben gegenüber zu stellen, weil über die Altonaer Handelsbewegung sich Zuverlässiges gar nicht sagen läßt, denn es fehlt an den Einrichtungen zur Constatirung derselben. Daß Altona nicht im Aufblühen begriffen sei, darüber war unter den hiesigen Kaufleuten nur eine Stimme; es war nur zu wohl bekannt, daß die Rheberet stark abgenommen habe, und wenn ein Altonaer Abgeordneter zur Isehoer Ständeversammlung in dieser sagte, daß die Zahl der größeren Kaufleute sich in den letzten 20 Jahren bedeutend vermindert habe, daß in diesem Zeitraum kein Handlungshaus etablirt worden, welches eine größere Bedeutung in der Handelswelt erlangt habe, während in Hamburg wöchentlich, ja fast täglich neue Etablissements von Geschäftsleuten aller Nationen entstehen, so hatte er damit den Sachverhalt genau charakterisirt, und nur zu wahr waren die hinzugefügten Worte: in Altona halte die Kaufmannschaft nichts weiter, als Gewohnheit, Bande der Verwandtschaft und Liebe zur Vaterstadt. Damit war zugleich die Selbstständigkeit Altonas Hamburg gegenüber dargelegt. Gewiß besitzen wir einzelne Kaufleute, deren Geschäftsumsatz sich dem der bedeutenderen Hamburger Handeshäuser an die Seite stellen läßt, aber ihr Geschäft wird an der Hamburger Börse gemacht, daß ihr Wohnort Altona ist, hat für dieses commercieell keine nothwendige Bedeutung. Hamburg und Altona bilden vielmehr für Handel und Verkehr ein großes Ganzes.

Dieser einleitenden Worte bedurfte es, damit das Verzeichniß über die Schiffahrtsbewegung unseres Hafens im verflossenen Jahre richtig verstanden werde. Es enthält dieses nach den Angaben des Hafenmeisters die Anzahl, Größe u. der ein- und auselartirten Schiffe; zu ersen ist daraus aber in keiner Weise, wie viele derselben für Altonaer, wie viele für Hamburger Rechnung unseren Hafen besuchten, während andertheils Schiffe im Hamburger Hafen, sei es theilweise oder — was freilich selten — ganz, ebensowohl für Altonaer als für Hamburger Rechnung Ladung bringen oder

nehmen. Daß im Jahre 1853 die Anzahl und der Tonnengehalt der den Altonaer Hafen besuchenden Seeschiffe um etwas geringer gewesen, als im Jahre vorher, beweist für die Abnahme der Handelsbewegung in Altona daher nichts, wie in dem Mehr der Flußschiffe kein Beweis für die vermehrte Handelsthätigkeit Altonas gefunden werden darf. Es ist eben nicht zu constatiren, ob und welche Schiffe und in welchem Maße sie Ladung für Altonaer oder für Hamburger Häuser gebracht oder eingenommen haben.

An Seeschiffen kamen an:

	beladen	leer
von Afrikas Westküste .....	5	—
" den Azoren .....	3	—
" Amerikas Westküste .....	3	—
" Buenos Ayres .....	1	—
" Brasilien .....	29	—
" Venezuela .....	13	—
" Hayti .....	2	—
" Portorico .....	2	—
" Mericos Ostküste .....	1	—
" transatlantischen Plätzen .....	59	—
" Island .....	3	—
" Norwegen .....	69	1
" Rußland .....	3	—
" Preußen .....	4	—
" Dänemark .....	135	1
" Schleswig .....	281	4
" Holstein .....	50	3
" Helgoland (excl. mit Fischen) .....	39	3
" der Nieder-Elbe angekommen und seewärts wieder abgegangen		
von Hamburg .....	7	60
" Harburg .....	3	47
" anderen Elbplätzen .....	7	98
" Bremen und der Weser .....	17	205
von Bremen .....	34	—
" Bremerhaven .....	29	2
" Seestemünde .....	2	—
" Oldenburg .....	65	2
" Ostfriesland .....	38	1
" den Niederlanden .....	134	—
" Großbritannien und Island .....	25	2
" Frankreich .....	558	7
" Spanien .....	—	3
" Sicilien .....	5	—
" Sicilien .....	1	—
Schiffe mit Ladung .....	1486	
" leer und in Ballast .....		231
Total der angekommenen Seeschiffe ..	1717	

Die 1486 beladenen Schiffe hielten zusammen 43,812¼ Commerzlasten (à 5200 Pfd.), die unbeladenen 231 Schiffe 6213 Commerzlasten.

Der Flagge nach waren die Schiffe:

dänische, incl. holsteinische und schleswigsche .....	748	von	15,146¼	Comist.
hannoversche .....	477	"	8,272½	"
englische .....	230	"	15,369½	"
norwegische .....	88	"	2,911½	"
hamburgische .....	84	"	4,820½	"
oldenburgische .....	42	"	1,059¼	"
holländische .....	31	"	914	"
schwedische .....	6	"	805	"
portugiesische .....	3	"	227	"
spanische .....	3	"	177	"
bremische .....	2	"	145	"
belgische .....	2	"	129½	"
französische .....	1	"	48	"

An Fischerfahrzeugen kamen an:

dänische .....	163	"	1,090½	"
hamburgische .....	144	"	891¾	"
englische (helgoländer) .....	25	"	77	"
hannoversche .....	17	"	140¾	"
zusammen	349	von	2,200	Comist.

An Küstenfahrzeugen kamen an:

dänische .....	601	"	4,154½	"
hannoversche .....	515	"	3,950¾	"
hamburgische .....	73	"	643¼	"
zusammen	1,189	von	8,748½	Comist.

Von der Oberelbe:

preussische .....	272	"	7,931	Comist.
mecklenburgische .....	98	"	1,386½	"
dänische (lauenburgische) .....	49	"	1,185½	"
hannoversche .....	46	"	952	"
hamburgische .....	30	"	546½	"
sächsische .....	29	"	870½	"
lübeckische .....	23	"	165½	"
anhalt bernburger und cöthener .....	16	"	516½	"
österreichische .....	7	"	145	"
zusammen	570	von	13,699	Comist.

Es kamen demnach im Jahre 1853:

von transatlantischen Plätzen .....	59	Fahrzeuge	von	5,582	Comist.
von europäischen Häfen u. der Levante .....	1658	"	"	44,443¼	"
Fischerfahrzeuge .....	349	"	"	2,200	"
von der Oberelbe: kleine Küstenschiffe mit Mauersteinen, Brennholz, Torf, Kartoffeln, Obst, Gemüse, Korn u. s. w. beladen .....	1189	"	"	8,748½	"
von der Oberelbe: oberländische Fahrzeuge, mit Holz, Kalksteinen, Grauphit, Sichorienwurzeln u. s. w. beladen, größtentheils aber leer zum Abholen von Waaren aus dem Altonaer Hafen (nämlich 440 von 11,052¼ Commerzlasten) .....	570	"	"	13,699	"
zusammen	3825	Fahrzeuge	von	74,672¼	Comist.

à 5200 Pfd.

Wenn oben bemerkt worden, daß aus der Frequenz des Hafens nicht auf die Handelsbewegung Altonas geschlossen werden dürfe, so will ich mir gestatten, dafür auf ein recht schlagendes Moment hinzuweisen. Es waren von Großbritannien und Irland im Jahre 1853 einlariert im Ganzen 565 Schiffe, davon in Ballast 7. Von den verbleibenden 558 Schiffen waren nur mit Steinkohlen beladen 365; aber nur ein geringer Bruchtheil dieser Schiffe hat seine Ladung in Altona gelandet, der bei weitem größte Theil ist in oberländische Kähne übergeladen worden, ohne Altona zu berühren und ohne daß dieses weiter etwas davon gehabt hätte als die Hafenabgabe.

Wirden Hamburg und Altona in commercieller Beziehung ein Ganzes, so muß sein Verkehr auch zusammengefaßt betrachtet werden. Wie lassen deshalb eine vergleichende Uebersicht der in den letzten 3 Jahren einlarierten Seeschiffe folgen, wobei jedoch zu bemerken, daß mitunter dieselben Schiffe sowohl in Altona als auch in Hamburg eingehend aufgeführt werden, namentlich wenn sie den Hafen der ersteren Stadt zuerst anlaufen, um Fracht zu suchen und diese ihnen dann in Hamburg einzunehmen angewiesen wird; dies gilt zum Theil von den in den Hamburger Hafen als von der Oberelbe kommend einlarierten Schiffen. Ganz zutreffend ist daher das Bild über die Schiffahrtbewegung in dem Hamburg-Altonaer Hafen nicht, es ist nur annähernd richtig.

Es kamen Seeschiffe (incl. der aus der See mit frischen Fischen angekommenen Fahrzeuge) an:

in Hamburg		in Altona		zusamm.	
Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
1851:	4169 v. 372,268½*	2058 v. 65,904¾		6227	438,173¼
1852:	4440 " 420,847	2243 " 70,356		6683	491,500½
1853:	4174 " 371,746½	2066 " 65,032¾		6240	436,779

L i t t e r a t u r .

Die Hansestädte und das südwestliche Deutschland. Zur Verständigung von Wilhelm Kieselbach. Heidelberg bei Mohr, 40 S.

Wir erhalten die vorgenannte Broschüre gerade zeitig genug, um noch in dem heutigen Blatte unsere Leser darauf aufmerksam machen zu können. Der Verfasser, bekanntlich ein aus Bremen stammender Gelehrter, der übrigens in der Studirstube nicht das wirkliche Leben und in der Ferne nicht seine Vaterstadt vergessen zu wollen scheint, behandelt darin von zum Theil neuen Gesichtspunkten aus die s. g. Zollanschlußfrage. Er ist — gewiß mit Recht — der Ansicht, daß wer gegenwärtig bei Erörterung einer Einzelfrage nicht zuvor seine Meinung über Zustand und Ziel der gesammten Neorganisation Deutschlands klar und bestimmt ausgesprochen hat, schwerlich im Stande sein wird, die von ihm gehegte Auffassung einleuchtend darzustellen. Das Grundwesen des deutschen Gesamtverbandes wird nun in dem Vorherrschenden föderativer Elemente gefunden, demgemäß eine organisch entstehende und auf die Dauer bestehende Gesamtverfassung auch keinen anderen als einen föderativen Charakter an sich tragen könne. Das Verhältniß der Küste zu einem derartig gegliederten Hinterlande müsse ein ganz verschiedenes von dem sein, welches zwischen dem Meeresgestade und

\*) Die Hamburger Lasten von 6000 Pfd. und die für Altona geltenden dänischen Commerzlasten von 5200 Pfd. sind hier auf die Bremer Last von 4000 Pfd. reducirt.

einem binnenländischen Einheitsstaate herrsche. Die amerikanischen und englischen Seestädte bilden die Häfen von vorwiegenden Handelsstaaten, ihre Kaufleute können daher vertrauen, daß die Politik der Regierung niemals den Interessen des Handels zuwiderlaufen werde. Der Zollverein habe dagegen niemals den handelspolitischen Begriff eines Countys ausgefüllt, er sei trotz aller daran geknüpften Hoffnungen geblieben, was er von Anfang an gewesen, ein Verein unabhängiger, gleichberechtigter Ackerbaustaaten zur gemeinsamen Zollhebung. Die Heranziehung der norddeutschen Küste mit ihrem frischen Seeleben in die Grenzen des Zollvereins, wie er jetzt sei, werde nicht nur dessen Schäden nicht heilen, denselben noch keineswegs zu einem Handelskörper umgestalten, wohl aber die gesammte maritime Thätigkeit der Hansen zum Schaden von ganz Deutschland ruiniren.

In einer früheren Periode des Zollvereins habe Preußen diesen zu einer Ergänzung der Mängel seines Staatswesens benutzt, der freie Verkehr zwischen den östlichen und westlichen Provinzen sei nicht nur dadurch hergestellt worden, sondern auch der Krone Preußen die handelspolitische Hegemonie des Verbandes zugefallen. Diese Präponderanz habe gebrochen werden müssen, damit die mannichfach gebundenen naturgemäßen föderativen Elemente Deutschlands wieder frei und der Boden gewonnen werde, der die Durchführung einer positiven nicht bloß negativen handelspolitischen Organisation zu tragen vermöge. Hierin liege der Grundgedanke, von welchem die Partei der nationalen Großdeutschen, zu welcher sich der Verfasser zählt, bei ihrer Coalition mit den übrigen, zur Durchsetzung der deutsch-österreichischen Zollvereinigung verbundenen Kräfte geleitet worden sei. Nur auf dem Boden einer offenen Anerkennung der einzelnen Länder Deutschlands nach ihrem Verhältnißwerth zum Ganzen lasse sich eine dauernde gesunde Gesamtorganisation erreichen. Die Staaten der Darmstädter Coalition haben mit Oesterreich nur zunächst den Antagonismus gegen das übergreifende Preußen gemein, im Uebrigen bilden sie neben Oesterreich, wie neben Preußen ein selbständiges Drittes. Da nun aber heutzutage ein binnenländisches Gebiet nur dann die ihm naturgemäß angewiesene Stellung einnehmen könne, wenn es mit dem Meere in Verbindung trete, so lasse sich das südwestliche Deutschland recht eigentlich als das Hinterland der Nordsee bezeichnen, da dasselbe als deutsches Land so wenig im Süden als im Westen diesen Ausgangspunkt suchen könne. Was vorerst Noth thue, sei die klare Einsicht des Zusammengehens der beiderseitigen Interessen\*); der Standpunkt des Manuscriptes aus Süddeutschland sei überwunden und zu vergessen. Wenn dann der Kampf ausgekämpft sei, welcher jetzt beginne, und aus dem Oesterreich nur als Sieger oder nimmer wiederkehren könne, dann gelte es bei Revision der deutschen Karte für die Hansestädte die richtige Stellung in dem föderativen deutschen Organismus zu finden. Als Anhängsel des preussischen Zollvereins würden sie mehr oder weniger dessen Geschicken unterworfen sein, als souverän und ungebunden gebliebene Küste bilden sie neben Oesterreich, Preußen und dem südwestlichen Deutschland die vierte Gruppe, welche von dem Lande die Anerkennung des Meereslebens und seiner unerlässlichen Bedingungen zu erwirken habe. Es sind sehr wesentliche Punkte in der Grundanschauung des Herrn Verfassers, zu welchen wir uns in dem entschiedensten Gegenseite befinden; dem einen Worte aber stimmen wir mit voller Ueberzeugung bei, daß wir in einer Uebergangszeit leben, welche gar keine definitiv gültige staatliche oder ökonomische Maßregeln zuläßt, und daß mithin die Hansestädte geradezu unvernünftig handeln würden, wenn sie jetzt einen Entschluß über ihren Anschluß an den Zollverein fassen wollten.

Bulletin de la Commission centrale de Statistique 5. Band. Brüssel 1854. 4. XII. 544 u. 299 S.

Neben den amtlichen Tabellenwerken, welche sie im Auftrage der Regierung veröffentlicht, läßt bekanntlich die belgische Centralcommission für Statistikk auch ein officieles „Bulletin“ erscheinen, das einerseits durch Mittheilung der Protokolle der Commissionsitzungen und sozusagen den Einblick in die stille Werkstätte jener trefflichen amtlichen Leistungen gestattet, während es andererseits in selbständigen Aufsätzen einzelnen statistischen Gegenständen eine eingehendere Behandlung und Darstellung, als die amtlichen Veröffentlichungen sie gestatten, zu Theil werden läßt. Seit dem Bestehen der Centralcommission (1841) sind in ungleichen Zeiträumen vier Bände dieses Bulletin erschienen, welche allen Freunden unserer Wissenschaft als eines der werthvollsten Repertorien gelten. Der eben erschienene fünfte Band schließt sich seinen vier Vorgängern nach Inhalt und Form würdig an. In der ersten, den „Mémoires et communications“ gewidmeten Abtheilung bringt derselbe folgende sechs Aufsätze: I. Ueber Stabilitäts- und Bevölkerungsstafeln, von Duetelet (S. 1—24); II. Ueber den Stand der Bettelei und der Wohlthätigkeit in Ostflandern seit der Regierung Maria Theresia's bis auf die Gegenwart (1740—1850), von C. P. van der Meer sch (S. 25—268); III. Statistische Notiz über das Besserungshaus für junge Sträflinge zu St. Hubert, Provinz Luxemburg, von E. D. Dupetiaux (S. 269—310); IV. J. G. Wagemann und seine statistischen Vorträge an der Lütticher Universität, biographische Notiz von A. Heuschling (S. 310—320); V. Résumé der Generalstatistik Belgiens, veröffentlicht vom Departement des

\*) Wir haben zur Pflege der Beziehungen unlängst die Errichtung eines Preussischen Consulats an dem Berührungspunkte der Badischen Eisenbahn und der Rheinschiffahrt empfohlen. Vergl. Nr. 128. Red.

Innern für die Dezimalperiode von 1841—1850, von A. Heuschling (S. 320—532); VI. Notiz über Ed. Smits, von A. Duetelet (S. 533 bis 544). — Diese Ueberschriften allein verrathen bereits hinlänglich den interessanten Inhalt dieser Aufsätze, während die hochgeachteten Namen der Verfasser für die Gediegenheit und Werthfülle der Bearbeitung bürgen. Ein näheres Eingehen auf diese Arbeiten, wozu es uns auch an Raum gebricht, ist daher unnöthig. Wie wollen nur daran erinnern, daß die beiden Aufsätze des Herrn Heuschling (No. IV. u. V.) schon voriges Jahr als gesondertes Heft erschienen und seinerzeit auch in diesen Blättern (No. 118.) angezeigt wurden. Bezüglich des zweiten Duetelet'schen Aufsatzes (No. VI.) sei bemerkt, daß der biographirte Ed. Smits (geb. am 19. März 1789 zu Brüssel, gest. daselbst am 22. Januar 1852) Herrn Heuschlings Vorgänger im Amte war, das er 1841 freiwillig verließ, daß er in Gemeinschaft mit Herrn Duetelet die ersten officiellen statistischen Arbeiten über Belgien veröffentlichte und den Grund zur gegenwärtigen Organisation der belgischen Statistik legte und eines der ersten Mitglieder der Centralcommission war; Umstände, die ihm gewiß für immer einen Ehrenplatz in den Annalen der Statistik sichern. — Die zweite mit kleinerer Schrift gedruckte und besonders paginirte Hälfte des vorliegenden Bandes bringt auf S. 1—106 die 28 Protokolle der 189. bis 216. Sitzungen der Centralcommission (v. 7. Febr. 1851 bis 20. Mai 1853), welche namentlich über das Zustandekommen der voriges Jahr erschienenen klassischen „Statistique générale de la Belgique“ und über die Genesis des statistischen Congresses interessante Aufschlüsse enthalten. Auf die Mittheilung einiger den Congress betreffenden Aktenstücke (S. 106 bis 129), der officiellen Documente bezüglich der Centralcommission (S. 130 bis 139) und ein Verzeichniß der Luxemburger Gemeinden (S. 141 u. 142) folgt dann (S. 143—291) ein von dem unermüdblichen und gründlichen Secretair der Centralcommission, von Herrn Heuschling, bearbeiteter systematischer Katalog der Bibliothek der Centralcommission. Der Katalog umfaßt 2418 Nummern, dürfte aber das Drei- bis Vierfache an Bänden umfassen, da ganze Sammlungen, oft von 2—30 Bänden, unter Einer Nr. zusammengefaßt sind. Belgien allein nimmt die ersten 1084 Nrn. hinweg, darauf folgen Niederlande mit 92, Frankreich mit 408, England mit 204, Deutschland mit 145, Preußen mit 57, Oesterreich mit 26, andere europ. Staaten zusammen mit 152, Amerika mit 48, algem. Werke, theoretische mit 195 und praktische mit 57 Nummern. Bei der Reichhaltigkeit dieser Specialbibliothek im Gebiete der Statistik dürfte der vorliegende, sehr zweckmäßig bearbeitete Catalog im Allgemeinen den Freunden der Statistik als ein bibliographisches Nachschlagebuch gute Dienste leisten; um so mehr, als drei Verzeichnisse (ein systematisches, eines der Schriftstellernamen und ein anderes der anonymen Werke) das Nachsuchen sehr erleichtern.

### Rechtsfälle.

Eine höchst praktische und doch sehr bestrittene Frage ist bekanntlich die: Wer die Folgen eines Zufalls zu tragen habe, ob der Rheder oder der Befrachter, wenn der Zufall, welcher die Verschiffung der Waare verhindert oder doch aufhält, auf Seiten des Befrachters und allein auf dessen Seite entsteht, z. B. wenn ein Ausfuhrverbot die Waare trifft, wenn wegen schlechten Wetters oder Eisgangs die Sendung der Waare an Bord des Seeschiffes verzögert wird. Das Ober-Appellationsgericht zu Lübeck unterscheidet dabei, wie in Heft und Cropp Abhandlungen Bd. 2, Nr. 18 weiter entwickelt ist, zwischen dem Falle, wenn das ganze Schiff oder doch gewisse Räume in demselben dem Befrachter zum Zweck des Beladens derselben mit Waaren durch ihn vermietet worden sind, (Miethe des Schiffes, locatio conductio navis,) was regelmäßig Statt findet, wenn eine Chartepartie geschlossen worden ist, und dem Falle, wenn bloß der Transport gewisser Güter nach dem Bestimmungshafen bedungen worden ist, namentlich also bei Stückgüter-Befrachtung, (locatio conductio operis) und bringt in ersterem Falle den Zufall dem Befrachter, in letzterem aber dem Rheder und Schiffer zur Last und diese Ansicht fand in folgender, vor dem Hamburger Handelsgerichte verhandelten Streitsache weitere praktische Anwendung:\*)

Der zwischen einem Hamburger Kaufmann und einem spanischen Capitain über eine Reise aus und zu Hause, von Hamburg nach Matanzas und zurück, geschlossene Frachtcontract lautete im fraglichen Artikel in der Uebersetzung: „Für alle Liegetage in Hamburg und um zu löschen und zu laden in Matanzas sind sechszig laufende Tage zu rechnen, welche in Hamburg den fünfzehnten Januar anfangen und an dem Tage enden werden, wo der Capitain, nachdem er vorgenannte Ladung empfangen hat, gänzlich abgefertigt ist, und werden fortfahren in Matanzas zu laufen den Tag darauf, an dem der Capitain sich bereit erklärt hat, die Ladung einzunehmen oder zu entlöschten, indem der Befrachter dem Capitain täglich vier Pfund Sterling für jeden Ueberliegetag vergütet.“ Die Liegetage begannen darnach am 15. Januar in Hamburg. Am 13. oder 14. Februar ward durch Eis die Schifffahrt auf der Elbe geschlossen, und so spät erst wieder eröffnet, daß nur mit Aufwendung außerordentlicher Anstrengung das Schiff am 5. April

\*) Bei der hohen Wichtigkeit dieser Frage, namentlich in jetziger Zeit, werden wir nächstens einen vor dem Bremer Handelsgerichte verhandelten Fall mittheilen, worin die nämlichen Grundsätze bei einem, die Waare betreffenden, Ausfuhrverbote angewandt wurden.

expeditionsfertig gemacht werden konnte. Am 15. März protestirte der Befrachter gegen den Capitain, sich gegen alle Ansprüche wegen der verzögerten Expedition verwahrend. Der Capitain aber ließ ihn einige Tage darauf vor das Handelsgericht laden, zur Bezahlung von 4 Pfd. Sterl. Ueberliegegeld für jeden seit dem 15. März verfloffenen und weiter verfließenden Tag, während dessen das Schiff hier aufgehalten werden würde, nebst Zinsen und Kosten, und bezog sich zum Beweise des bereits erfolgten Ablaufs sämtlicher 60 Lade- und Löschtage auf die Chartepartie.

Der Befrachter (Beklagte) dagegen berief sich darauf, 1) daß die Erfüllung des Contractes durch höhere Gewalt unmöglich geworden, indem er die Waaren, welche zur Beladung des Schiffes bestimmt seien, durch das eingetretene Frostwetter zu empfangen verhindert worden, namentlich ein großer Theil derselben durch das Eis in der Elbe in Cuthaven zurückgehalten wäre; 2) daß die Communication zwischen dem Hafen und dem Lande seit dem 13. Februar durch höhere Gewalt gestört und daher der Verkehr mit dem Schiffe absolut unmöglich gewesen, indem Waaren des Eises wegen nicht ohne Gefahr an das Schiff hätten gebracht werden können und dieses Hinderniß noch fortbestehe; und 3) daß der Capitain einen arglistigen Versuch mache, sich aus dem Schaden, der ohne Schuld des Befrachters herbeigeführt sei, auf Kosten desselben zu bereichern, indem jedenfalls das Schiff, wenn es nach dem 13. Februar aber vor Ablauf der Liegezeit befrachtet worden wäre, doch des Eises wegen nicht hätte abgehen können. In der weiteren Verhandlung und in der Appellationsinstanz führte der Befrachter zur Rechtfertigung der ersten Behauptung aus, daß eine jede force majeure, in der Person welches der Contrahenten sie sich auch ereigne, zur Sistirung, wenn nicht zur Aufhebung des Frachtcontractes, ohne Schadenersatz führen müsse, und bezog sich dabei auf das gemeine Seerecht und von den bedeutendsten Particularrechten auf den code de commerce L. II. T. VI. §. 277 und das spanische Handelsgesetzbuch N. 769 und N. 737 sub 11. — Zur Unterstützung der zweiten Einrede wurde im wesentlichen eine frühere Entscheidung vom 20. Jan. 1845 geltend gemacht, wodurch festgestellt worden, daß der Befrachter nicht verpflichtet sei, über Eis zu löschen, daß der Schiffer Ueberliegegeld während durch Eis gehinderter Entloshung nicht fordern könne. Die Unmöglichkeit, das Schiff mit Waaren zu erreichen, also zu laden, wäre nicht minder als ein Zufall in der Person des Schiffers zu betrachten, als die Unmöglichkeit, Waaren von demselben zu erhalten. — Für die dritte Einrede wurde es im Princip geltend gemacht, daß die Forderung von Ueberliegegeld ein Anspruch auf Schadenersatz, keine reine Mietbeforderung wäre. Einem Anspruch auf Schadenersatz stehe aber die Einrede entgegen, daß man auch ohnehin solchen Schaden nicht habe abwenden können, so wie das eigene Unvermögen des Capitains, seinerseits den Contract zu erfüllen. Wie

es eine culpa sine effectu (ein Verschulden ohne nachtheiligen Erfolg) gebe, so gebe es noch vielmehr einen casus sine effectu (Zufall ohne schädliche Folgen), und ein solcher wäre hier eingetreten. — Die Ausführungen des Klägers gegen die beiden ersten Einreden stützten sich wesentlich auf die in der angeführten Abhandlung von Cropp entwickelten Grundsätze, so wie auf die Grundsätze des englischen Seerechtes (Abbott p. 313 fg. Ausg. v. 1847) und gegen die letzte Einrede ward hervorgehoben, daß keine Schadenskage, sondern die Contractsklage auf Leistung der versprochenen Miethe ange stellt sei, und gegen dieselbe nicht geltend gemacht werden könne, daß man nicht zu leisten brauche, wenn man beweise, daß bei erfolgter Leistung die Gegenleistung nicht hätte prästet werden können.

Das von dem Obergerichte ohne Entscheidungsgründe bestätigte und damit rechtskräftige Erkenntniß des Handelsgerichts lautete: Da es nur eine Folge des den Kläger überall nicht concernirenden Umstandes, daß der Beklagte die von ihm für das Schiff bestimmte Ladung nicht völlig am hiesigen Plage hatte, gewesen ist, wenn das Schiff nicht bereits vor dem 14. Februar „gänzlich abgefertigt“ war, wie nach Maßgabe N. 4 der vorliegenden Chartepartie der Fall sein muß, damit der Lauf der Liege- und Ueberliegetage aufhöre — — hienach aber um so weniger in Betracht kommen könnte, wenn auch wirklich vom gedachten Tage an eine Zeitlang wegen eingetretenen Frostwetters jede fernere Beladung des Schiffes unmöglich gewesen sein sollte, — — da ferner, anlangend die eventuell opponirte exceptio doli — welche auf die Behauptung gegründet wird, daß der Abgang des Schiffes seit dem 13. Februar des Eises wegen jedenfalls nicht hätte erfolgen können, — der Beklagte nicht verlangen kann, daß der Kläger auf den ihm nach den Umständen, wie sie sich wirklich zutragen, contractlich gebührenden Anspruch deshalb verzichte, weil möglicher Weise — nämlich wenn die gänzliche Abfertigung des Schiffes innerhalb der contractlichen Liegezeit mit dem Momente einer, des Eises wegen eingetretenen Verhinderung seines Abgangs zusammentraf — die Umstände sich also hätten gestalten können, daß das Schiff ohne Ablauf der Liegetage und ohne klägerischen Anspruch auf Ueberliegegeld so lange wie geschehen im hiesigen Hafen hätte verbleiben müssen — — daß die in der vorliegenden Chartepartie im Ganzen stipulirte sechszig tägige Liegezeit als am 15. März völlig abgelaufen zu erachten, hierüber behufliche Vormerkung auf solcher Chartepartie zu machen, und Beklagter für die nach dem gedachten Tage verfloffene und bis zur gänzlichen Abfertigung des Schiffes, ferner verfließende Zeit, das contractliche Liegegeld von 4 Pfd. Sterl. per Tag sammt Zinsen, resp. vom Klagetage und vom Tage des Verfalls dem Kläger zu vergüten schuldig, sowie derselbe auch die Kosten des Verfahrens dem Kläger zu ersetzen hat.

## Versicherungswesen.

### Die Friendly Societies in England und Wales.

Ueber die Sterblichkeit und Krankheitsverhältnisse in diesen, durch ihre Zahl bedeutenden Instituten ist kürzlich von dem Registrar ein Bericht veranlaßt worden, der von der ausgezeichneten Feder Finladsens angefertigt vor uns liegt.

Derselbe umfaßt 300,000 Mitglieder jener Gesellschaften und einen Zeitraum von 5 Jahren bis Ende 1851. Bei der Zusammenstellung der Berichte wurden die verschiedenen Einflüsse berücksichtigt, welche sich bei dem Befinden der Menschen geltend machen. Das Klima, der Durchschnitt der Temperatur und die Qualität der Atmosphäre üben unmittelbar großen Einfluß auf die Kraft der Menschen aus. Die Dichtigkeit des Zusammenlebens ist ein wichtiger Faktor für den Gesundheitszustand der Menge, die Art der Beschäftigung bestimmt in einem hohen Grade den Gesundheitszustand.

Bei Beobachtung der in einer größeren Gesellschaft vorkommenden Krankheiten ist die Statistik der Wiederholung der Krankheiten und die Dauer der letzteren gleich notwendig. Die Menge Krankheit, welche auf den Einzelnen als seinen Antheil am Ganzen trifft, giebt den Maßstab für die Gefahr.

Bei Ermittlung der Sterblichkeitsgesetze ist die erste Bedingung, so genau als möglich die Zahl der Personen zu ermitteln, welche von gleichem Alter in jedem Jahre theilhaftig waren. Der nächste Schritt ist die Aufsuchung der Todesfälle in jeder Altersklasse. Diese einfachen Grundlagen wurden von Finladsen bei dem Berichte über die Friendly Societies in Anwendung gebracht.

Die erste Tabelle des Berichtes giebt:

„Verhältniß der kranken Personen, Durchschnittszahl der Krankheit, Procente der Sterblichkeit u. unter den männlichen Mitgliedern in den Friendly Societies von England und Wales.“ Aber in diesen wie in den nachfolgenden Tabellen sind 4 Classen nicht inbegriffen, Weiber, Köhler, Bergleute und Seelente, die ersten wegen des Geschlechtes, die beiden fol-

genden wegen der Art ihrer Beschäftigung, die letzten wegen der häufigen Abwesenheit und Unbestimmtheit des Aufenthaltes. Der Beruf der drei letzten Classen ist häufig ein Hinderniß für ihre Zulassung in solchen Gesellschaften, welche nicht hauptsächlich von Leuten gleicher Beschäftigung gebildet sind. Auch wurde es für zweckmäßig gehalten, diese Classen besonders zu erörtern, was denn auch in eigenen Tabellen geschah.

Die Fälle unter 10 und über 86 Jahren waren so selten, daß sie außer Betracht gelassen wurden.

Pensionirte wurden streng gefondert, je nachdem sie durch Krankheit oder durch Alter in jene Kategorie kamen. Wo ein Mann unter 60 Jahren nur aus technischen Gründen als pensionirt aufgeführt wurde, aber noch eine Möglichkeit vorhanden war, daß er sich wieder erhole und wieder beitragszahlendes Mitglied werde, ist er unter die Kranken gesetzt worden.

Die Resultate der Begräbnißgesellschaften von England und Wales sind sehr unvollständig. Zu solchen Vereinen sind die Beiträge so ungemein gering, — gewöhnlich nur 1 bis 2 P. die Woche, daß ihre Mittel nicht hinreichen, einen Beamten zur Herstellung eines voluminösen Berichtes zu besolden, zumal ein solcher Bericht in manchen Fällen viele Tausend Individuen umfassen würde.

Die allgemeinen Fakta, welche sich aus dem Tabellenwerk ergeben, sind folgende:

Die Totalzahl der gegen Krankheit Versicherten ist 792,980, von welchen 198,152 als krank gemeldet wurden, was = 24<sup>99</sup> pCt. Die durchschnittliche Krankheitsdauer beträgt auf jeden Versicherten 10<sup>1155</sup> Tage jährlich und auf jeden Kranken 40<sup>409</sup> Tage.

Die Sterblichkeit beträgt nicht mehr als 1<sup>20</sup> pCt. jährlich, während die Ausschließung von Mitgliedern sich durchschnittlich auf 3 pCt. per Jahr beläuft. Jenes Sterblichkeitsverhältniß ist gering, aber es wird durch die Erfahrungen der schottischen und irischen Gesellschaften, durch die Berichte welche die französischen Gesellschaften an ihre Regierung machen und durch andere Untersuchungen bestätigt. Dabei muß jedoch berücksichtigt werden, daß diese Sterblichkeitsberechnung nur die Todesfälle umfaßt, welche unter

den Mitgliedern während der 5 Jahre oder dem Zeitraum, während sie innerhalb derselben versichert waren, stattfand. Nach Darstellung der Ergebnisse der einzelnen Jahre, bringt das Tabellenwerk die Durchschnitte der betreffenden 5 Jahre. Ferner wurden die Ermittlungen nach Bezirken zusammengestellt, welche sich durch influirende Eigenschaften unterscheiden.

Diese Bezirke sind:

1. Die nördliche Provinz, wo rauhe, schwere Arbeiten vorherrschen und hauptsächlich der Gewinnung und dem Transport der Kohlen dienen, deren Nähe den Bewohnern einen Lebensgenuss wohlfeiler gewährt, als den meisten anderen Theilen des Königreiches.

2. Die Manufactur-Provinz, welche das Schauspiel einer angefüllten Werkstätte bildet und wo die Arbeit zwar im Ganzen weniger schwer als in der ersten Provinz ist, von den Eisenwerken und dem Maschinengetriebe aber die Luft mit giftigen Gasen angefüllt wird. Die Bevölkerung ist in schlecht drahtierten und schlecht ventilirten Wohnungen dicht gehäuft und der erschöpfte Körper mit gedrücktem Gemüth leicht empfänglich für das zerstörende Element. Reichlicher Erwerb in der Jugend veranlaßt frühe Heirathen. Die Art der Beschäftigungen aber zieht in den meisten Fällen das Weib von ihrem Heerde ab und verkümmert hiedurch die Annehmlichkeiten und die Gesundheit des Haushaltes. Auch ereignen sich hier nicht selten jene, weite Kreise umfassende Arbeitsunterbrechungen, in welchen die gewohnte Anstrengung aufhört und die Früchte früherer Sparsamkeit gänzlich vergebzt werden. Die Folgen dieser ungünstigen Verhältnisse geben den Fabrikdistrikten eine ganz absonderliche Stellung, im Vergleich zu ihrer Nachbarschaft nicht weniger als im Vergleich mit der übrigen Welt.

3. Die südwestliche Provinz umfaßt einen großen Theil der 5 westlichen Grafschaften. Die südliche und seebegrenzte Lage des Landes, auf seiner ganzen Fläche von den milden feuchten Weisen des atlantischen Meeres behaucht, ruft hier besonders günstige Einflüsse hervor.

4. Die südöstliche Provinz mit ihren weiten Küsten, und deren Kranz von Handels- und Fischerstädten, ihrer lebhaften Verbindung mit dem Continent und ihren fröhlichen Ebenen und Hügeln hat eine Bevölkerung, deren Gesundheitszustand etwas weniger günstig zu sein scheint, als derjenige der südwestlichen Nachbarprovinz.

5. Die östliche Provinz wird, was Gesundheit anbetrifft, vom Volke als Gegensatz der südwestlichen betrachtet, und die großen Moräste scheinen diese Voraussetzung zu rechtfertigen, die Statistik widerspricht aber in dem vorliegenden Falle.

6. Der Midlandbezirk, ausschließlich von einer landwirthschaftlichen Bevölkerung bewohnt, zeichnet sich durch die Abwesenheit aller nachtheiligen Einflüsse aus.

7. Wales ist in jeder Hinsicht als ein Gegensatz der es umgrenzenden Manufacturdistrikte zu betrachten. Seine Bevölkerung ist abgehärtet und frugal, und den einfachsten Arbeiten und Beschäftigungen ergeben.

8. Der Distrikt der Metropolis. In diesem großen Mittelpunkt der Geschäfte, wo unvergleichlicher Handel und nimmer rastende Industrie neben unermeßlichem Luxus auf der einen Seite, und auf der anderen die Schrecken des größten menschlichen Elends, zeigen die Bevölkerungsverhältnisse natürlicherweise einen ganz besonderen Charakter. Es ist eine höchst merkwürdige Untersuchung, inwiefern das dichte Zusammenleben großer Volksmengen unter solchen Verhältnissen das physische Wohlbefinden eines großen Theiles des Volkes berührt.

Die Berichte zeigen, daß in den betreffenden 5 Jahren die Krankheiten 1849 und 1850 ihr Maximum erreichten, bis 1849 anwachsend, dann etwas abnehmend, nämlich

	1846	1847	1848	1849	1850
Gegen Krankheit versichert	149450	155535	160023	163104	165718
Kranke	37442	37945	40441	41786	40678
" Procent	25 <sup>05</sup>	24 <sup>40</sup>	25 <sup>27</sup>	25 <sup>02</sup>	24 <sup>55</sup>
Totalkrankheiten, Wochen	203920	218187	232654	245226	246350
Durchschnittl. Tage pr. Kopf	95513	98197	101772	105245	104059
deßgl. pr. Krank.	381241	302507	402705	410801	423028
Für den Todesfall versichert	149450	155700	160207	163313	166006
Zahl der Todesfälle	1636	2041	1956	2374	2000
" Procent	1 <sup>09</sup>	1 <sup>31</sup>	1 <sup>22</sup>	1 <sup>45</sup>	1 <sup>20</sup>
Zahl der Ausgetretenen	2707	5330	5756	5588	4459
deßgl. Procent	1 <sup>90</sup>	3 <sup>42</sup>	3 <sup>59</sup>	3 <sup>42</sup>	2 <sup>69</sup>

Der Durchschnitt dieser 5 Jahre zeigt in den obenbezeichneten Bezirken nachstehend sub A. gegebenen Procentsatz Kranker unter den Mitgliedern, und die sub B. bemerkten Krankheitsstage auf jeden Kranken, und die sub C. bemerkten Krankheitsstage auf jeden Versicherten.

District	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
A.	19 <sup>59</sup>	22 <sup>34</sup>	27 <sup>77</sup>	25 <sup>06</sup>	26 <sup>41</sup>	29 <sup>29</sup>	22 <sup>14</sup>	35 <sup>32</sup>
B.	50 <sup>38</sup>	45 <sup>02</sup>	39 <sup>05</sup>	37 <sup>22</sup>	37 <sup>39</sup>	36 <sup>37</sup>	45 <sup>73</sup>	37 <sup>34</sup>
C.	10 <sup>02</sup>	10 <sup>06</sup>	11 <sup>01</sup>	9 <sup>66</sup>	9 <sup>88</sup>	10 <sup>05</sup>	10 <sup>13</sup>	9 <sup>45</sup>

Die Verhältniszahl der Kranken läßt einen großen Unterschied in der Empfänglichkeit für Krankheit zwischen dem nördlichen Kohlenarbeiter und dem mittelländischen Landarbeiter erkennen. Diese weisen das Maximum der Krankenzahl, jene das Minimum aus, eine unerwartete Erscheinung, die sich aber dadurch erklären läßt, daß in den ländlichen Gesellschaften eine nähere Bekanntschaft der Mitglieder und Vorsteher untereinander besteht, daß daher persönliche Theilnahme die Unterflügung bereitwilliger macht, und daß der Betrag der Unterflügung dem Lohne der ländlichen Arbeiter ungleich näher steht, als dem Lohne der Fabrikarbeiter, diese daher ein größeres Interesse haben, ihre Arbeit so lange als möglich fortzusetzen. Leider giebt der vorstehende Bericht keine Auskunft über die Vertheilung der Krankheiten auf die Jahreszeiten, sie würde wahrscheinlich beweisen, daß im Sommer die Arbeiter in Fabriken und Minen in stärkerem Verhältniß in die Kranklisten treten, als die Landarbeiter, und daß im Winter das umgekehrte Verhältniß stattfindet, letzteres namentlich darum, weil der Erwerb der ländlichen Arbeiter im Winter am geringsten ist.

Die Dauer der Krankheiten, welche sub B. angeführt ist, steht in einem entgegengesetzten Verhältniß zu der Zahl der Krankheitsfälle, während die Districte sich bei diesen folgen: 6, 3, 5, 4, 8, 2, 7, 1, haben sie bei der Krankheitsdauer die Reihenfolge 1, 7, 2, 3, 5, 8, 4, 6. Es bestätigt dies die obige Bemerkung, daß die landwirthschaftliche Bevölkerung schon bei leichteren Krankheiten die Vereinschülfe in Anspruch nimmt, während die Fabrikarbeiter erst bei schwereren sich als Kranke melden.

(Fortsetzung folgt.)

— Phönix, französische Feuerversicherungsgesellschaft, gegründet 1819 hatte am 4. Mai Generalversammlung, in welcher die Geschäftsergebnisse vorgelegt wurden. Die versicherte Summe beträgt: 3,966 Mill. Francs. Seit ihrer Gründung hat die Gesellschaft an 45,273 Versicherte für Brandschaden 54,858,425 Francs bezahlt. Am 31. December 1853 hatte sie 3,008,452 Fr. Reserven, nämlich 1,008,452 Fr. Prämienreserve und 2,000,000 Fr. Gesellschaftsreserve. Das eigene vollenbezahlte Capital beträgt 4 Mill. Francs.

— Die Creditversicherungsgesellschaft in Brüssel, La Garantie du commerce, über welche wir unsere Leser noch ausführlicher zu unterhalten gedenken, hat soeben den Rechenschaftsbericht für ihr erstes Geschäftsjahr veröffentlicht.

Es wurden ihr vorgelegt:

112 Anträge im Betrag von 20,215,000 Fr., 7 wurden abgelehnt, bei 32 konnte über den Prämienbetrag keine Vereinigung zu Stande gebracht werden, 73 mit 15,125,000 Fr. wurden angenommen. 164 Schadenfälle kamen in Betracht, 6 davon wurden zurückgewiesen, weil die Schuldner schon bei dem Empfang der Waaren notorisch insolvent waren oder weil die Reklamation zu spät stattfand. Der Betrag der anerkannten 158 Schäden war.....	75,134 Fr.
wovon 20 pCt. zu Lasten der Versicherten.....	15,026 "
blieben zu Lasten der Gesellschaft.....	60,108 "

Die Mittel zur Zahlung ergaben sich aus dem Prämienbetrag von.....	61,536 "
aus dem Prämienzusatz der Versicherten, deren Verlust den 3fachen Betrag der Prämie überschritt.....	2,440 "
aus den von den Failliten bis Ende Dec. eingetriebenen Zahlungen	7,203 "
	71,179 Fr.

Es ergab sich daher ein Ueberschuß von ca. 11,000 Fr., ungerichtet der Aussicht auf weitere Zahlungen der Schuldner, welche noch auf 11 bis 12,000 Fr. angeschlagen ist.

— Rußland. Die russische Gesellschaft zur Versicherung von Capitalien und Renten hat seit ihrer Gründung im October 1835 das Leben von 3013 Personen mit 10,302,557 S.-R., und außerdem versichert 157 Personen mit 37,365 S.-R., 5584 Rekruten mit 41,091 S.-R. Pension, 82 Pers. mit 66,620 S.-R. Capital. Im Jahre 1853 umfaßten die neuen Lebensversicherungen 183 Personen mit 666,250 S.-R. auf Lebenszeit, 27 Personen mit 166,200 S.-R. auf 7 Jahre, für 42 Sterbefälle wurden 180,300 S.-R. bezahlt, die Summe der zurückgekauften, abgelassenen und verfallenen 76 Polizen war 212,588, die Actionaire erhielten 60,000 S.-R. Dividende, der Reservefond 67,265 S.-R.

— Norwegen. Hier waren 1853 in der Brandkasse für 37 1/2 Mill. Nd. Gebäude versichert.

— Die russische Feuerassuranz-Compagnie vom Jahre 1827 hatte im vorigen Jahre 991,397 S.-R., abzüglich Rückversicherung 969,035 S.-R. Prämieinnahme u. v. Zinsen 208,886 S.-R., zusammen 1,177,921 S.-R. Für Feuerschaden bezahlte sie 729,747 S.-R., andere Ausgaben betragen 122,669 S.-R., zusammen 852,416 S.-R., der Ueberschuß floß mit 320,000 S.-R. Dividende den Actionairen, mit 5,505 S.-R. dem Reservefond zu.

— Die Feuerversicherungsgesellschaft Salamander hatte im Jahre 1853 335,291 S.-R. Prämien- und 99,096 S.-R. Zinseneinnahme, seine Brandschaden betragen: 233,188 S.-R., die Verwaltungskosten 61,783 S.-R., der Ueberschuss war 139,415 S.-R., wovon 80,000 S.-R. als Dividende à 20 S.-R. p. Actie und 59,415 S.-R. in den Reservefond vertheilt wurden.

— Nach den amtlichen Berichten, welche dem „Board of Health“ vorgelegt wurden, wurden in 22jährigem Kriege  
19,796 Mann getödtet, also 899 jährlich, wovon 733 in der Armee,  
196 in der Flotte,  
79,709 Mann verwundet, also 3623 jährlich, wovon 3151 in der Armee,  
und 472 in der Flotte.

In den einzelnen größeren Schlachten war der Verlust der brittischen Truppen

	Todte	Verwundete
Waterloo . . . . .	1771	5892
Salamanca . . . . .	388	2714
Vittoria . . . . .	501	2807
Salavera . . . . .	670	3406
Lord Howe's Sieg. . . . .	287	806
Trafalgar . . . . .	449	1214
Nil . . . . .	218	677
Copenhagen . . . . .	254	689
Barossa . . . . .	202	1040

Nach einer Berechnung Sir Richard Hennegans, Chef des Trains der vereinigten Armee unter Wellington, wurden in der Schlacht von Vittoria 3,675,000 Musketenschüsse von den Engländern gegen den Feind gefeuert, von welchem 8000 Mann getödtet oder verwundet wurden, so daß auf 459 Schüsse nur ein Opfer kam, welche Zahl aber noch zu hoch ist, da ein Theil der Tödtungen und Verwundungen den Kanonen zuzuschreiben ist, von welchen 90 Stücke durchschnittlich jedes 73 Schüsse feuerte, die Cavallerie wurde an diesem Tage nur wenig verwendet.

In den 41 Monaten des spanischen Krieges starben 24,930 Gemeine an Krankheit und nur 8999 wurden auf dem Schlachtfelde getödtet oder starben in Folge von Verwundungen. Im ganzen Kriege starben jährlich an Krankheit durch den Kampf

Gemeine . . . . .	42	11, pSt.
Officiere . . . . .	6 <sub>6</sub>	3, "

In den vier Schlachten Salavera, Salamanca, Vittoria und Waterloo fielen von den Officieren 3<sub>6</sub> pSt., von den Gemeinen 2<sub>11</sub> pSt.

Die höchste vermehrte Prämie für Versicherung von Militärs während des spanischen Krieges war 10 pSt., die Extrapremien für Militärs, welche in Indien und China dienen; sind 3 bis 5 pSt., ebenso für Seerofficiere im Kriege, wobei das Klima des Kriegsschauplatzes, die Gefährlichkeit des Gegners und andere concrete Verhältnisse für die Höhe der Prämie maßgebend sind.

## N u z e i g e n.

### Nachricht für Seefahrer.

77 Nach einer vom hiesigen Königl. Preussischen General-Consulate der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung des Ministers für Handel u. vom 29. April d. J. soll die bei dem Dorfe Osternothhafen belegene, mit sieben hohen Kiefern bestandene und unter dem Namen „Siebenfichtenberg“ bekannte Ruppe, welche den vor dem Hafen von Swinemünde von N. O. bis N. und von N. W. ankommenden Schiffen auf 2 bis 2 $\frac{1}{2}$  Meilen in Sicht erscheint, und mit als Erkennungszeichen dieses Hafens dient, im Laufe des Monats Juli d. J. abgetragen werden.

Die Seefahrer werden hiervon mit dem Bemerkten in Kenntniß gesetzt, daß dieses Erkennungszeichen durch ein anderes vorläufig nicht ersetzt werden wird, der die Landbaaken auf dem Streckelberge und Riesberge, die Feuer- und die Richtungsaale auf der Ostermoote und die Richtungsaale in den östlichen Stranddünen — zu erkennen geben wird.

Bremen, den 22. Mai 1854.

Die Handelskammer.

## K u n d m a c h u n g.

Die gefertigte Direction beehrt sich hiemit zur Kenntniß zu bringen, daß nach dem Beschlusse der XXV. General-Versammlung ddo. 29. April 1854 die Einzahlungen auf die zum Behufe der Vollendung der drei neuen Bahnen und Vervollständigung der älteren Strecken, beschlossene Emission neuer Actien, vom 1. Juni d. J. angefangen, bei der gesellschaftlichen Haupt-Cassa im hiesigen Bahnhofgebäude angenommen werden.

Auf diese neue Emission sind vorläufig 166 fl. 40 kr. für jede der nach Umwandlung sämtlicher Interimscheine aus 30,844 Stück bestehenden Anzahl Original-Actien einzuzahlen, welche in zwei Raten zu berichtigen sind, und zwar die I. Rate mit 100 fl. für eine ganze Actie  
und mit 50 fl. " " halbe " } bis 1. Juli 1854,

die II. Rate mit 66 fl. 40 kr. für eine ganze Actie  
und mit 33 fl. 20 kr. " " halbe " } bis 2. Jänner 1855.

Es steht jedem Besitzer einer Nordbahn-Actie frei, sich an dieser Emission zu betheiligen, wenn er vom 1. Juni bis 1. Juli d. J. sich hierzu bereit erklärt und zugleich die I. Rate, wie vorstehend festgesetzt, bei der hierortigen Haupt-Cassa erlegt.

Für etwaige spätere Einzahlungen wird ein Präklusiv-Termin von 4 Wochen festgesetzt, für welche Frist jedoch 6 pSt. an Verzugszinsen zu vergüten sind. Von diesem höheren Zinsensatze sind bloß jene Einzahlungen ausgenommen, welche erst auf die im Laufe des Monats Juli d. J. umzuschreibenden neuen Actien für die Interimscheine stattfinden können. Nach Ablauf dieses Termines hat der betreffende Besitzer auf das Bezugsrecht dieser neuen Emission keinen Anspruch mehr.

Die 5 procentige Verzinsung der geleisteten Einzahlungen erfolgt halbjährlich u. z. am 1. Jänner und am 1. Juli 1855, sowie am 1. Jänner 1856. — Von letzterem Zeitpunkte an, werden für diese Einzahlungen neue Actien ausgefertigt, welche sodann an den Ertragnissen der Unternehmung den gleichen Antheil wie die andern Original-Actien haben.

Die frühere Einzahlung der II. Rate wird Jedermann freigestellt, und es wird dieselbe vom Tage der Einlage mit 5 Procent verzinst werden. Die geleisteten Einzahlungen werden auf den bezubringenden Original-Actien durch eine Stampiglie bezeichnet.

Die klassenmäßige Stempelgebühr bestreitet die Unternehmung. Zur ersten Einzahlung hat jede Partei ein arithmetisch geordnetes Nummern-Verzeichniß mitzubringen.

Die am 1. Juli d. J. fälligen Dividenden-Coupons werden bei dieser Einzahlung an Zahlungen Statt angenommen, und der entfallende Mehrbetrag wird von der Haupt-Cassa baar ausbezahlt werden.

Ueber jene Beträge, auf welche die Ratenzahlungen nicht zu den festgesetzten Fristen stattgefunden haben sollten, wird die General-Versammlung des Jahres 1855 zum Vortheil der Gesellschaft verfügen.  
Wien, am 4. Mai 1854.

Von der Direction  
der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

## Kundmachung.

### Auschl. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

Die gefertigte Direction beehrt sich hiemit bekannt zu geben, daß in Folge Beschlusses der XXV. General-Versammlung

vom 1. Juni d. J. angefangen

die Actien-Interimscheine der Emission vom Jahre 1852 bei der diesseitigen Liquidatur zur Umschreibung in Original-Actien angenommen werden.

Die zu diesem Behufe beizubringenden Actien-Interimscheine müssen von einem arithmetisch geordneten Nummern-Verzeichnisse begleitet sein.

In diesem Verzeichnisse sind anzuführen:  
1. die an der obern rechteckigen Ecke des Interimscheines aufgeführte Nummer,  
2. die deutlich geschriebenen Namen, auf welche die neuen Original-Actien auszustellen sind, — oder die Bemerkung, daß dieselben auf „Ueberbringer“ lauten sollen.

Die Blankette dieser Nummern-Verzeichnisse können bei der Liquidatur im hiesigen Bahnhof-Gebäude und beim diesseitigen Stadt-Expedité (Wollzeile Nr. 868) von den Herrn Besitzern der Interimscheine unentgeltlich bezogen werden.

Es wird ersucht, die erwähnten Verzeichnisse bei Uebergabe der Interimscheine schon vollständig ausgefüllt mitzubringen.

Auf den zur Umschreibung überbrachten Interimscheinen muß das Giro in bianco unterfertigt sein. — Interimscheine ohne diesem Giro können nicht umgeschrieben werden.

Bei Hinausgabe der neuen Stamm-Actien werden zugleich die 5% Zinsen auf die zur Umschreibung überbrachten Interimscheine, und zwar für 7 Monate, d. i. vom 1. December 1853 bis 1. Juli 1854, an die Parteien verabfolgt werden.  
Wien, den 3. Mai 1854.

Von der Direction  
der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

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