

Die englisch-ostindische Compagnie.

II.

Im Jahre 1622 half die Compagnie dem König von Persien, die Portugiesen von der Insel und Festung Ormus zu verjagen und erhielt dafür, wenn auch nicht, wie ihnen versprochen gewesen zu sein schien, die Insel, so doch einen Theil der Beute und die Zusage der Hälfte der Zölle, wofür sie den persischen Golf von Seeräubern säubern sollte. Diese Einnahme blieb ihr auch bis 1680, wo dieser Zuschuß aufhörte, weil die Gesellschaft die Seeräuber nicht zu vernichten vermochte. Da jedoch nach dem, was man Staatsrecht nennt, Unterthanen eines Königreiches nur zum Vortheil ihres Monarchen erobern und plündern dürfen, so wurden im Jahre 1623 die Schiffe, welche die Compagnie nach Indien senden wollte, nicht fortgelassen, als nachdem sie 10,000 £ an den Herzog von Buckingham, Lord High Admiral, und eben so viel an den Minister, für den König, bezahlt hatten. Im Februar 1622—23 wurden die Engländer in Anibogna von den Holländern massakirt und verloren von da an, an diese den Gewürzhandel, bis sie im Jahre 1793 die Gewürzinseln wieder von ihnen eroberten.

1631 erließ Carl I. eine Proclamation, um dem heimlichen Handel zu steuern, welchen die Beamten und Matrosen der Compagnie in deren eigenen Schiffe nach und von Indien trieben. Als Artikel, welche die Compagnie von England aus- und von Indien einzuführen befugt sei, wurden bei dieser Gelegenheit aufgezählt, nämlich Ausfuhr: Luchwaaren, Zinngeräthe, Saffran, wollene Strümpfe, seidene Strumpfwaren, Bänder, Rosetten mit Goldspitzen, Bieberhüte mit Gold- und Silberbänder, Filzhüte, Spirite, Messer, spanische Lederschuhe, Eisen und Spiegel.

Einfuhr: langer Pfeffer, weißer Pfeffer, weißer Meliszucker, eingemachte Muscatnüsse, Ingber und Myrabolanen, Bezoarsteine, Droguen aller Art, agal heads, Blutsteine, Moschus, Aloe, Ambra, reiche Teppiche von Persien und Camban, Steppdecken von Satin, Taffet, gefärbte Calicos, Benjamin, Damast, Satins und Taffte von China, chinesische mit Gold gestickte Decken, desgl. mit Seide gestickt von Patany, Galläpfel, Wurmsaamen, Zucker, Kandis, Chinaporzellan.

1631 gab das Parlament der Compagnie einen Charter, auf 5 Jahre längst der Küste und auf dem Continent von Afrika zu handeln.

1634 hatte der Mogul den für ihn so verderblichen, unglücklichen Einfall, der Compagnie den Handel in Bengalen frei zu geben, mit der Beschränkung, daß die Schiffe der Compagnie nur im Hafen von Pipley verkehren sollten.

1635 gab König Carl II. mit Verletzung des Charters der Compagnie, dem Sir William Courteen eine Concession, mit 6 Schiffen während 5 Jahren in Indien Handel zu treiben, „weil die Compagnie versäumt habe, befestigte Niederlassungen zu gründen u. s. w.“ Der Compagnie erklärte er jedoch, daß dies nur ein Vorwand sei und er einen politischen Zweck dabei habe, den er im Augenblick noch geheim halten wolle; die Expedition nahm jedoch für den indischen Markt geeignete Güter ein und warb Personen an, die früher in den Diensten der ostindischen Compagnie gestanden. Dies veranlaßte die Compagnie in einer Petition darzustellen, daß der Handel in Indien jetzt darnieder liege, weil es an indischer Waare fehle, daß die Compagnie selbst große unverkäufliche Vorräthe dort habe. Sie bat, man möge den Schiffen Courteen's wenigstens verbieten, Güter, in welchen die Compagnie handele, zurück zu bringen; sie stellte vor, daß ohne solches Verbot eine Gesellschaft oder beide zu Grunde gehen müßten.

Courteen's Schiffe segelten aber, trieben im rothen Meere Seeraub an des Moguls Unterthanen, und veranlaßten hiedurch, daß Angehörige der Compagnie in Surat ergriffen und deren Eigenthum confiscirt wurde, um den Schaden gut zu machen, welchen ihre Landleute zugefügt. Reclamationen und Vorstellungen der Compagnie blieben fruchtlos, der König wünschte nicht, daß Sir Courteen wegen dieser Angelegenheit belästigt würde, und die Schiffe dieses Herrn setzten ihren Weg nach China fort, wo ihr Benehmen nicht besser als im rothen Meere war.

Am 1. Juni 1637 bestätigte der König auf 5 Jahre die Privilegien der Compagnie Courteen.

Diese Concurrenz, die Feindseligkeiten, welche deren Handlungsweise in Indien hervorrief, scheinen die Geschäfte der Compagnie sehr herabgebracht zu haben. Nachdem der 2. Jointstock, wie früher erzählt, 1617 zusammengebracht, 1631 an seine Eigenthümer zurückerstattet wurde, bildete sich der 3. Jointstock, der aber schon nach 11 Jahren mit einem Nutzen von nur 35 % für den ganzen Zeitraum liquidirt wurde. Vom Jahre 1641 bis 1643 wurde dann als vierter Jointstock nicht mehr als 105,000 £ zusammengebracht. Durch den damaligen Krieg kamen aber die Geschäfte in eine desperate Lage und im Jahre 1646 war die Compagnie in England 122,000 £ schuldig, hatte aber Activa im Betrag von 180,511 £. Im Jahre 1649 vereinigten sich die ostindische Compagnie und die von Courteen, und ein fünfter „vereinigter Stock“ wurde gebildet mit 157,000 £, von welchen 20,000 £ zum Ankauf des Rechtes des vierten Jointstock verwendet wurden.

Es zogen sich nun die Angelegenheiten der Gesellschaft mit wenig Erfolg hin, bis Cromwell Protector wurde und im Sinne der ganzen Kaufmannschaft, welche das Privilegium nur als einen üblen Appendix des monarchischen Systems betrachtete, Handel und Schifffahrt nach Indien vorläufig auf 3 Jahre gänzlich frei gab.

Dies hatte zur Folge, daß zahlreiche Unternehmungen nach Indien gemacht wurden, der Handel dorthin eine ungeheure Ausdehnung gewann und indische Erzeugnisse in England so wohlfeil wurden, daß von hieraus mehr als je zuvor, und mehr als lange Zeit darnach nach ganz Europa, ja nach Amsterdam selbst indische Producte gesandt wurden, was der holländisch-ostindischen Compagnie große Sorgen gemacht zu haben scheint, weil die holländischen Kaufleute solchen Erfolg natürlich als einen Beweis gegen das Monopol der holländischen Compagnie geltend machten.

Nur kurze Zeit hatte aber England selbst den Vortheil der Handelsfreiheit zu genießen, schon im Jahre 1657 gelang es der Compagnie, von Cromwell Erneuerung ihres Privilegiums zu erhalten.

Nun betheiligten sich die Kaufleute, welche in den letzten Jahren für eigene Rechnung nach Indien gehandelt hatten, bei Bildung eines hien Jointstock, der sich auf 786,000 £ belief, und die Besitzungen in Persien und Indien von dem alten Jointstock für 20,000 £ übernahm. Große Geschäfte scheinen mit diesem Jointstock nicht gemacht worden zu sein, denn sämtliche Ausfuhr von 1658/60 betrug nur 23,763 £ in Waaren und 227,820 £ in Gold und Silber.

1661 erhielt die Compagnie einen neuen Charter von Karl II., welcher nicht allein die früheren Privilegien bestätigte, sondern auch noch hinzufügte, daß die Zollbeamten keine indischen Güter hereinlassen sollen, außer mit Erlaubniß, unter dem Siegel der Compagnie, oder unter der Aufsicht der Beamten, welche die Compagnie im Zollhaus stationiren wird;

Daß jedes Mitglied der Compagnie für je 500 £ eine Stimme in der Generalversammlung haben soll;

Daß alle Pflanzungen, Forts u. s. w. Niederlassungen der Compagnien sind oder errichtet werden, unter deren eigenem Befehl stehen, und deren Gouverneur u. s. w. von ihr ernannt werden soll, ein solcher Gouverneur und sein Rath aber Civil- und Criminaljustiz nach englischem Gesetze in solcher Niederlassung ausüben soll u. s. w.;

Daß die Compagnie Kriegsmaterial ausführen, Krieg zu führen und Frieden zu schließen befugt sei mit nichtchristlichen Fürsten und Völkern innerhalb ihres Handelsgebietes, und daß sie sich selbst Recht und Entschädigung verschaffen dürfe für Unrecht und Schaden, der ihr zugefügt werde;

Daß sie St. Helena und andere Orte besetzen, diese zollfrei mit Allem versorgen, Truppen anwerben und dieselben ihren Befehlen unterwerfen und bestrafen dürfe;

Daß sie alle Engländer oder andere Personen verhaften und nach England senden dürfe, welche in Ostindien, auf englischen oder indischen Schiffen ohne die Erlaubniß der Compagnie gefunden werden oder ihr ungehorsam sind. u. s. w.

Ueber Sparkassen.

I.

Das Institut der Sparkassen ist von älterem Datum, als man gewöhnlich annimmt. Schon das vorige Jahrhundert hat Anstalten in Deutschland aufzuweisen, die den ausgesprochenen Zweck hatten, die Ersparnisse des mittleren Bürger- und Handwerkerstandes in sich aufzunehmen und zu verzinsen. Es ist daher eine irrige, obgleich vielfach aufgestellte Behauptung, daß erst das 19. Jahrhundert Sparkassen habe entstehen sehen. Ein weiterer Irrthum liegt darin, England die Ehre der ersten Anwendung zuzuschreiben. Oldenburg besaß bereits seit 1787 eine mit gutem Erfolg wirkende Anstalt, und Hamburg hatte schon, außer einer weniger brauchbaren, durch die „Patriotische Gesellschaft“ gestifteten, eine recht nützliche in der eigenthümlichen Verbindung einer „Spar- und Hypothekencasse“ seit 1782. Erst im Jahre 1810 entstand auf den Vorschlag von Wilberforce die erste englische Sparkasse, saving bank, in Rothwell. 1818 wurde die erste französische Kasse in Paris errichtet, und dasselbe Datum tragen die Statuten der Berliner.

Die Theilnahme des Publikums scheint, wenn man aus der Anzahl der Institute schließen darf, bis zu den dreißiger Jahren hin keine sehr große gewesen zu sein. In Preußen bestanden bis 1837 nur 69, in Frankreich bis 1830 nur 14, bis 1837 jedoch schon 250. England zählte 1830 im Ganzen 412,217 Mitglieder der Sparkassen mit 13,507,565 £ Einlagen. Seit dieser Zeit haben die Kassen aber erhebliche Fortschritte gemacht. Es betragen

	Zahl	Einlagecapital
in Preußen Ende 1851	243	20,593,051 Thlr.
„ Frankreich „	340 (?)	347,041,182 Fr.
„ Großbritannien 30. Novbr. 1853	—	35,632,000 £

Außerdem gab es in Preußen und namentlich in Großbritannien noch zahlreiche, hier nicht gerechnete Privatkassen. In dem letzteren bestanden noch

Ueber gewerbliche Erfindungen und Patentgesetze.

(Zweiter Artikel.)

Vor allem fragt es sich: was ist patentirbar? Die Antwort ist keineswegs so leicht, als die Frage einfach scheint. Da es sich von Erfindungspatenten handelt, da die meisten Gesetze von „Erfindungen und Entdeckungen,“ andererseits ununterschiedlich bald von Erfindungen, bald von Entdeckungen sprechen, so möchte man vor allem die Idee, welche doch die eigentliche Erfindung oder Entdeckung bildet, für patentirbar halten. Sie ist es aber keineswegs. Die englischen Gesetze von 1623 und 1852 und die amerikanischen von 1793 und 1836 erklären dies zwar nicht ausdrücklich, doch geht es aus ihrem ganzen Inhalt und Zusammenhange klar genug hervor. Ganz offen wird aber die Unpatentirbarkeit der Idee, des bloßen Princip, von mehreren anderen älteren und neueren Gesetzen ausgesprochen; so z. B. im russischen Ukas vom 22. Nov. 1833, in der schwedischen Ordonanz vom 13. Dez. 1834, in der württembergischen Ordonanz vom 30. Nov. 1848 und besonders in dem österreichischen Gesetz vom 15. Aug. 1852. Das französische Gesetz vom 5. Juli 1844 und das belgische vom 24. Mai 1854 erklären das Patent für ungültig, wenn es sich „auf Principien, Methoden, Systeme, Entdeckungen und Conceptionen, die bloß theoretisch oder rein wissenschaftlich sind,“ beschränkt.

Wir heben diesen Umstand hervor, weil er schon allein den vollgültigen Beweis liefert, daß das Patentwesen nicht auf der Idee eines Eigenthumsrechts nachhaftet. Wenn wirklich — wie de Boufflers sagte — „der Baum, welcher auf meinem Felde wächst, nicht so unbestreitbar mein Eigenthum ist, als die Idee, welche meinem Gehirn entsprungen,“ so waren gewiß die Entdeckungen eines gen Newton, eines Lavoisier, eines Volta das „unbestreitbarste Eigenthum“ dieser großen Geister, und doch konnten sie in keinem Staate patentirt werden. Sene und Männer, welche die Eigenthümlichkeiten der Magnetnadel, die Elasticität des Dampfes, die Entzündbarkeit des Wasserstoffgases, die galvanische Wirkung der voltaischen Säule und ähnliche großartige Naturgeheimnisse entdeckten, konnten gewiß diese Entdeckungen als ihr „Eigenthum“ betrachten, mußten sie aber zum Gemeingut werden lassen, weil die Patentirung wissenschaftlicher Entdeckungen ein Hemmschuh der gewerblichen Entdeckungen und Fortschritte wäre, die gewöhnlich aus ersteren hervorgehen.

Dieser Uebelstand schwindet zum Theil, wenn der Entdecker eines wissenschaftlichen Princip selbst dessen praktische Anwendung auf das gewerbliche Leben angibt. Daß seine Erfindung dann patentirbar, unterliegt keinem Zweifel. Ueber Umfang und Tragweite des ihm gewährten Patents, ob dasselbe sich nämlich auf das Princip überhaupt, oder bloß auf die angegebene bestimnte Anwendung desselben erstreckt, herrscht jedoch noch keine Gleichstimmigkeit in den bestehenden Gesetzen. Das belgische und französische Gesetz z. B. erklären ein Princip u. s. w. nur dann für unpatentirbar, „wenn man im Patentgesuche nicht dessen industrielle Anwendung angezeigt.“ Wenn dies geschehen ist, wäre also auch das Princip selbst patentirt, und somit nicht bloß die vom Erfinder gemachte, sondern auch jede andere Anwendung desselben dem Publikum untersagt. Offenbar läge hierin eine wesentliche gemeinschädliche Beschränkung, da ein wissenschaftliches Princip neben der einen Anwendung, welche der Erfinder selbst angegeben, noch vielfache andere praktische Anwendungen erfahren kann, auf die er nicht gerathen wäre, und mit denen Andere die Industrie bereichern könnten. Jedenfalls loben wir die Klarheit der schwedischen Ordonanz, welche in §. 2 ausdrücklich erklärt, daß ein Princip nie durch das Patent zum ausschließlichen Eigenthum des Erfinders werden, und daß ihm gewährte Patent sich nur auf die eine bestimmte Anwendung desselben, die er angibt, erstrecken kann.

Im Allgemeinen ist also anzunehmen, daß nur gewerbliche Erfindungen patentirbar sind, oder wie es das neue belgische Gesetz kurz und prägnant ausdrückt: „jede Erfindung . . . welche als Gegenstand der Industrie oder des Handels ausgebeutet werden kann.“ Diese allgemeine Bestimmung findet sich mit größeren oder geringeren Wortänderungen fast in allen Patentgesetzen wieder. Manche fügen derselben jedoch eine nähere Erläuterung hinzu, wie z. B. das 1848er französische Gesetz im 1. §.: „jede neue Entdeckung oder Erfindung in allen Industriezweigen“ für patentirbar erklärt, und im 2. §. die Erläuterung folgen läßt: daß „als neue Erfindungen und Entdeckungen betrachtet werden: die Erfindung neuer industrieller Producte, die Erfindung neuer Mittel oder die Anwendung bekannter Mittel zur Erlangung eines industriellen Resultats oder Product.“ Die gleiche Bestimmung enthält z. B. auch das bayerische Patentgesetz vom 10. Febr. 1848. Ebenso erklärt das österreichische vom 15. August 1852 als patentirbar: 1) ein neues industrielles Product, 2) ein neues Mittel, 3) eine neue Methode der Fabrication. Es haben diese Amplificationen, wo sie vorkommen, nicht bloß einen erläuternden, sondern auch einen restriktiven Zweck. Das belgische Gesetz kennt in seiner Allgemeinheit keine Ausnahme von der Patentirbarkeit, sobald die Erfindung industriell und commercieell ausgebeutet werden kann. Das französische Gesetz aber schließt von der Patentirbarkeit aus: 1) pharmaceutische Compositionen und Heilmittel jeder Art; 2) Kredit- und Finanzpläne und -Combinationen. Letztere Beschränkung kennt das österreichische Gesetz nicht,

433 einregistrierte und eine Menge nichtregistrierte kleinerer Gesellschaften die Spargelder annahmen. Das Capital aller dieser war 1850 auf 11,360,000 £ geschätzt. Nach Hübners Berechnung kommen in Großbritannien 6 Thlr. 18 Sgr., in Frankreich 2 Thlr. 17 Sgr. 5 Pf. und in ganz Deutschland 2 Thlr. 7 Sgr. 7 Pf. (in Preußen nach dem Obigen etwa 1 Thlr. 3 Sgr.) Capital auf den Kopf der Bevölkerung. Ein Schluß aus diesen Zahlen auf den Trieb zur Sparsamkeit der Bewohner genannter Länder dürfte jedoch nur mit Vorsicht gemacht werden. Unzweifelhaft steht zwar England den beiden anderen Ländern voran; was aber Frankreich betrifft, so werden wir im weiteren Verlauf sehen, daß es die größere Durchschnitzzahl wenigstens zum Theil einem höheren Zinsfuß und der Leichtigkeit der Umschreibung verdankt.

Das System der Sparkassen ist in Frankreich und Preußen trotz erheblicher Abweichungen im Großen und Ganzen dasselbe. Allerdings sind die caisses d'épargne Staatsanstalten unter bureaukratischer Bevormundung, während von den preussischen Kassen sich nicht dasselbe sagen läßt; allein die Grundlage, auf der die Kassen ruhen, ist hier wie dort dieselbe. In beiden Ländern überwiegt die Rücksicht für eine angebliche Sicherheit der dargebrachten Capitalien; aus Gründen einer übertriebenen Philantropie entzieht man die ersparten Capitale dem Verkehr derjenigen, welche sie gesammelt haben, und gibt sie zu festen Veranlagungen hin, welche nur eine imaginäre Sicherheit gewähren, weil diese Sicherheit in ihrem Preise besteht, der aber eben durch das Angebot von Anleihen darauf steigt. In Frankreich fließen die durch die Sparkassen gesammelten Fonds größtentheils direct in den Schatz, und die Regierung wandte sie durch Anticipation auf den Steuereingang selbst zur Bezahlung der Zinsen an. Seit 1837 änderte jedoch ein Gesetz die bestehenden dahin ab, daß zwar die Regierung für die Wiedererstattung verantwortlich blieb, die Fonds indeß an die caisse des dépôts et consignations abgeführt und zum Ankauf von Renten verwendet wurden. Im Grunde wurde also eigentlich nichts gebessert. Die Regierung wälzte die beträchtliche Zinslast von 4% von sich ab, und belegte gleichzeitig eine gute Anzahl von Renten. Auf solche Weise sehen die französischen Sparer das Geschick ihrer Capitalien an die Geschicke des Staatscredits geknüpft, und es ist dies, wie viel Stimmen auch in Frankreich gegen eine solche, durchaus nicht in der Absicht der einzelnen Sparer liegende Verwendung gesagt ist, dennoch eine zu beachtende Erscheinung.

In Preußen ist durch das Reglement vom 12. December 1838 den Sparkassen anliegenden Communen erlaubt, die Capitalien „nicht nur auf erste Hypotheken, inländische Staatspapiere und Pfandbriefe und auf andere völlig sichere Art anzulegen, sondern auch damit ihre eigenen Schuldobligationen einzulösen, oder die Gelder zur Dotirung städtischer Leihanstalten zu verwenden.“ Die Verwaltungen der Kassen benutzten anfänglich diese Erlaubniß fast nur zur Belegung von Staats- und communalen Effecten. Unleugbar hoben sie damit den Cours derselben, und nutzten dem staatlichen wie ihrem eigenen Credit, für den Verkehr der Sparer aber waren die angesammelten Summen so gut wie verloren, wenigstens doch ihm momentan entzückt. *) Auch das Ausleihen auf Hypotheken und das Verleihen von Effecten konnte den Sparern selbst keinen Gewinn bringen. Die Dotirung von Leihhäusern und das Darlehen gegen Kauffpand und Handschne an die Sparer zeigte jedoch schon einen Anfang, diejenigen zu berücksichtigen, welche vor Allen am meisten Nutzen zu ziehen berechtigt sind. Im Ganzen sehen wir also hier denselben Modus befolgt, den man in Frankreich anwendet. Eine ängstliche Sorge für die Sicherheit mit Zurücksetzung aller Chancen eines gewissen Gewinnes, sobald die aufgesammelten Fonds nicht in dauernder Veranlagung, sondern im Verkehr selbst verwendet werden. Es war deshalb schon als ein wesentlicher Fortschritt in der Erkenntniß zu betrachten, als vor einigen Jahren aus der Mitte des Centralvereins für das Wohl der arbeitenden Klassen in Berlin der Vorschlag laut wurde, die Sparkassenbestände bei Meliorationen, bei der inneren Colonisation, bei Straßenbauten, bei Errichtung von Darlehenskassen und Handwerkerbanken u. s. w. anzuwenden. Durch solche Benutzung würde das Capital, anstatt in tother Auffammlung von Papieren dazuliegen, in den lebendigen Verkehr übergehen, und eine unlängbar eben so große Sicherheit genießen. Die zu erwerbenden Zinsen würden aber in den meisten Fällen eine weit höhere Ziffer erreichen, als sie es vorher konnten. Wir wollen jedoch hier noch keineswegs uns für diese Art der Nutzung als die allein richtige erklären. Ob wir überhaupt dazu kommen können, bestimmte Resultate zu formulieren, wird es notwendig sein, die englischen, namentlich die schottischen Sparkasseneinrichtungen zu betrachten.

(Fortsetz. folgt.)

*) Man könnte einwenden, daß die Summen, welche in Staatspapieren, in Hypothekendarlehen u. s. w. angelegt werden, doch dem Verkehre nicht entzogen werden, da derjenige, von dem solche Papiere verkauft werden, für die dafür gewusste Summe doch wieder Verwendung sucht, ja es ließe sich geltend machen, daß selbst die Courssteigerung solcher Papiere oder, was dasselbe ist, die Verminderung des Zinsfußes gerade den arbeitenden Classen besonders zu statten käme, weil die letztere Unternehmungen rentable mache, die es sonst nicht waren; es tritt aber diesen Voraussetzungen die Thatsache entgegen, daß die Steigerung des Courfes der Werthpapiere eine Vermehrung des Capitals zu ihrem Umsatze erfordert, z. B. wenn in England die Consols um 1% steigen, so ist ein Capital von 40 Millionen Thlr. mehr nöthig, die Consols ihren gegenwärtigen Besitzern abzunehmen.

hingegen fügt es den Medikamenten noch die Bereitung von Speisen und Getränken hinzu.

Ueberhaupt ist das österreichische Gesetz vom 15. Aug. 1852 eines der klarsten und deutlichsten in Bezug auf die Patentirbarkeit. Wir wollen namentlich an die dankenswerthe Erläuterung über Erfindungen und Entdeckungen erinnern. Letztere sind so gut patentirbar als erstere. Als Erfindung aber gilt die Hervorbringung eines neuen Products durch neue oder bekannte Mittel, oder eines bekannten Products durch neue Mittel; als Entdeckung die Wiederauffindung eines früher geübten, seitdem aber verloren gegangenen oder allgemein unbekannt gewordenen industriellen Verfahrens. Die meisten Geseze anderer Staaten sprechen, wie erwähnt, gleichfalls von Erfindungen und Entdeckungen, Erfindungen aber von Entdeckungen, ohne jedoch anzugeben, ob sie diese Ausdrücke als ganz unerschiedliche Synonyme gebrauchen, oder ob sie wirklich, wie das österreichische Gesetz, nicht nur das neue Geisteserzeugniß (die eigentliche Erfindung), sondern auch das bloße Ergebnis der Nachforschung (die Entdeckung) für patentirbar halten.

Dem Geiste der meisten Gesetzgebungen nach wäre letztere Concession nicht zulässig. Denn die Neuheit, das Unbekanntsein des Patentobjectes wird überall als unerläßliche Grundbedingung der Patentirbarkeit betrachtet. Nur ist der Begriff des Neuen und Unbekannten noch nicht streng fixirt. Von minderwichtigen Nuancirungen abgesehen, lassen sich drei gründlich verschiedene Anschauungen nachweisen. Am strengsten wird der Begriff des Neuen wohl in dem nordamerikanischen Patentgesetz vom 4. Juli 1836 festgehalten. Denn es erkennt die Erfindung nur dann als neu und patentirbar an, wenn nie Jemand eine ähnliche gemacht, wenn sie nie patentirt oder in einem gedruckten Werke, in den Vereinigten Staaten oder im Auslande beschrieben, und endlich, wenn das Patentobject nie unter Gutheißung oder Zulassung des Patentsuchenden ausgeführt oder öffentlich verkauft worden (S. 7.) Hier wird also das Patent nur demjenigen gewährt, der wirklich die Gesellschaft mit einem neuen industriellen Product bereichert, das sie ohne sein Bestreben nicht erlangt hätte; auch dann aber nur in dem Falle, wenn er bis zur Patentforderung sein Geheimniß so streng bewahrt, daß es noch heute von seinem Willen abhängt, es der Gesellschaft mitzutheilen oder nicht. Hat die Erfindung aber einmal durch sein Hinzu-thun oder durch seine Nachlässigkeit eine gewisse Oeffentlichkeit erlangt, so ist sie nicht mehr neu, wird zum Gemeingut und verliert ihre Patentirbarkeit. Letztere Bestimmung scheint auch in das französische Gesetz vom 5. Juli 1844 übergegangen zu sein, da es die Erfindung als nicht neu erklärt, „wenn sie vorher eine genügende Publicität erlangt hat, um ausgeführt werden zu können (S. 31).“

Während hier also die absolute Neuheit des Patentobjectes verlangt wird, legen andere, besonders die deutschen Geseze das Hauptgewicht nur auf dessen Unbekanntsein. Wir gedachten schon früher der österr. Gesezbestimmung, welche auch die bloßen Entdeckungen, die nur Wiederauffindungen, aber nicht Erfindungen sind, für patentirbar erklärt. Die Nachsicht scheint aber noch weiter zu gehen. Zwar verlangen das österreichische und andere deutsche Geseze, daß die Erfindung „weder in einem deutschen noch in einem fremden Werke beschrieben“ worden; die meisten Geseze erkennen jedoch die Erfindung auch dann für neu und patentirbar an, wenn sie schon früher mehreren Personen bekannt war, in Anwendung gebracht, jedoch geheimgehalten und nicht industriell oder commercieell ausgebeutet wurde. Die Zollvereins-Patentconvention vom 21. Sept. 1842, das preussische Patentgesetz vom 14. Oct. 1815, das hannoversche Industriegesetz vom 1. Aug. 1847 und das bayerische Patentgesetz vom 10. Febr. 1848 enthalten die ausdrückliche Bestimmung, daß in solchem Falle das Patentprivilegium nur jenen Personen gegenüber keine Anwendung finden könne, im Allgemeinen aber volle Gültigkeit habe.

Noch weiter geht das neue belgische Gesetz. Das ältere (vom 25. Jan. 1817) erklärte das Patent schon dann für nichtig, wenn die Erfindung früher „beschrieben“, das neue hingegen nur, wenn früher eine „vollkommene Specification und die genauen Zeichnungen“ des Patentobjectes veröffentlicht worden. Dieser Fall ist wohl höchst selten, so daß der fragliche Nichtigkeitsgrund nicht oft zur Anwendung kommen wird. Als praktisch wichtig wäre daher nur jene Bestimmung des neuen Gesezes zu betrachten, nach welcher das Patent unzulässig, „wenn bewiesen wird, daß das Patentobject früher im Lande von einem Dritten zu commercieellen Zwecken ausgeführt oder ausgebeutet wurde.“ Noch leichter wird es mit der „Beschreibung“ genommen in dem spanischen Patentdecret vom 26. März 1826. Nur wenn früher eine Beschreibung in spanischer Sprache vorhanden war, verliert die Erfindung den Character der Neuheit; aber auch da noch kann sie patentirt werden, falls die Beschreibung seit drei Jahren veröffentlicht ist und die Erfindung doch von Niemand ausgeführt wurde. Hier ist weder die absolute Neuheit noch das völlige Unbekanntsein, sondern nur die bisherige Nichtanwendung einer Erfindung die unerläßliche Bedingung ihrer Patentirbarkeit.

Man kann es billig bezweifeln, ob in solchem Falle das Verdienst des Patentsuchenden wirklich groß genug ist, um mit einem Privilegium belohnt zu werden, das ihm auf einige Jahre die ausschließliche Verwerthung seiner angeblichen Erfindung sichert. Es mag dieser Punkt als Beispiel dienen, daß im

Patentwesen der vermeintliche Liberalismus oft sehr unliberal sein, d. h. daß die Freigebigkeit, mit welcher man den Patentsuchenden gegenüber in Gewährung ihrer Forderungen verfährt, leicht die Gesamtheit ohne genügende Entschädigung in ihrer freien Gewerthätigkeit beeinträchtigen kann.

Ein noch sprechenderer Beleg hiefür scheinen uns die allgemeinen Bestimmungen über Verbesserungs-patente. Fast alle Gesetzgebungen stellen die Verbesserung vollkommen gleich der Erfindung. Nun hat schon Börne sehr richtig bemerkt, daß die Differenz von 0 zu 1 viel größer ist, als von 1 zu 2. Wer ein neues industrielles Product, ein neues Fabricationsmittel oder System erfindet, leistet und verdient daher gewiß mehr als Jener, welcher bloß ein vorhandenes Product, Mittel oder System verbessert. Wenn das Gesetz ihnen trotzdem ganz gleiche Vergünstigungen einräumt, begehet es jedenfalls eine Ungerechtigkeit; entweder am Erfinder, indem es ihm verhältnismäßig zu wenig, oder an der Gesellschaft, indem es auf ihre Kosten dem Verbesserer zu viel gewährt. Indessen mögen zuweilen Verbesserungen vorkommen, die wichtiger, nützlicher, erfolgreicher als manche Erfindungen sind, und in dieser Hinsicht mag die Gleichstellung sich wenigstens dort rechtfertigen, wo die zu patentirende Verbesserung einen an sich nicht patentirten Gegenstand betrifft.

Viel verwickelter wird aber die Frage, wenn die patentheischende Verbesserung nicht ein Gemeingut, sondern eine noch patentirte Erscheinung zum Gegenstande hat. Die als „liberal“ geltende Leichtigkeit, mit welcher auch da Jedermann ein Verbesserungs-patent erlangen kann, scheint uns in mancher Beziehung bedenklich. Sie begehet ein Unrecht am Haupterfinder und an der Gesellschaft. Jeder Erfinder sucht natürlich seine Erfindung so schnell als möglich patentiren zu lassen und auszuüben; die weitere Ausbildung und Vervollkommnung seiner Erfindung hofft er im Laufe der Ausübung zu Stande zu bringen. Aber ehe er (durch die Patentförmlichkeiten, die ersten Einrichtungen zur Ausbeutung u. in Anspruch genommen) hiezu gelangt, macht ein Anderer irgend eine Verbesserung an seiner Erfindung und läßt sich diese Verbesserung patentiren. Nun kann zwar der zweite Patentnehmer, so lange das Patent der Haupterfindung währt, von seinem Verbesserungs-patent keinen Gebrauch machen; aber auch der Haupterfinder kann diese Verbesserung, auch wenn er hinterher selbst auf sie geräth, nicht mehr ausführen, weil sie bereits einem Andern patentirt ist, und er muß seine Erfindung fortwährend dem Publikum in der ursprünglichen rohen Gestalt liefern, was ihn und die Consumenten ungerathenweise benachtheiligt. Das französische Gesetz hat diesem Uebel abzuhelfen gesucht durch die Bestimmung, daß im ersten Jahre nach Patentirung der Haupterfindung nur der Erfinder selbst ein Verbesserungs-patent nehmen kann (S. 18). Die Bestimmung ist dankenswerth, verringert jedoch das Uebel nur, ohne es ganz zu heben.

Um so mehr, als die an Dritte ertheilten Verbesserungs-patente, außer den ange-deuteten, noch eine andere üble Seite haben. Die meisten Geseze, namentlich das amerikanische, englische und belgische, stellen es dem patentirten Erfinder frei, jede hinterherige Verbesserung seiner ersten Erfindung entweder gegen Entrichtung der vollen Patenttaxe selbständig patentiren oder gegen eine unbedeutende Gebühr als Zusatz zu seinem ersten Patente hinzufügen zu lassen. In letzterem Falle erlischt das Privilegium für die Verbesserung gleichzeitig mit dem für die Erfindung genommenen Patent; im ersten Falle hat es eine selbständige volle Patentdauer und kann daher auch nach Erlöschen des Hauptpatents auf einige Zeit privilegirt bleiben. In den meisten Fällen wird der Erfinder, um die zweite Taxe zu ersparen, seine Verbesserung nur als Zusatz patentiren lassen, und nach Ablauf des Patents werden also Erfindung und Verbesserung gleichzeitig zum Gemeingut des Publikums werden. Wird hingegen die Verbesserung einem Dritten patentirt, so fällt nach Ablauf des Hauptpatents nur die ursprüngliche Erfindung in dem Bereich der Oeffentlichkeit, während die Verbesserung noch privilegirt bleibt. Durch welche Reform in den Bestimmungen über Verbesserungs-patente diesem Uebelstand abzuhelfen wäre, können wir hier nicht untersuchen. Nur soviel wollen wir bemerken, daß unter den bestehenden Verfügungen über Verbesserungs-patente uns die russische und die schwedische am vernünftigsten scheinen, da sie wenigstens keine volle Gleichstellung der Verbesserungs- mit den Erfindungspatenten zulassen und erstere nur die halbe und resp. $\frac{2}{3}$ der Dauer der letztern zugestehen.

Bei den bisher in Betracht gezogenen Erfindungs- und Verbesserungs-patenten fragte es sich immer: was ist patentirbar? Wir gelangen jetzt an eine dritte Patentgattung, wo die Hauptfrage die ist: wer ist patentirbar? Der einfache Menschenverstand würde hierauf immer antworten: der Erfinder. Die Gesetzgebung beantwortete und beantwortet jedoch die Frage nicht immer in dieser einfach natürlichen Weise. Denn sie stellt oft die Einführungspatente vollkommen auf gleiche Linie mit den Erfindungs- und Verbesserungs-patenten. Das französische Gesetz v. 5. Jan. 1791, welches sich den Anschein gibt, das ganze Patentwesen aus einem ausschließlichen Eigenthumsrecht des Patentnehmers auf seine Erfindung herleiten zu wollen und fast in jedem Paragraphen von seiner „Propriété“ spricht, verfügte doch in Artikel III: „Wer zuerst eine fremde Erfindung nach Frankreich bringt, wird derselben Vortheile theilhaftig werden, als wäre er ihr Erfinder“, d. h. mit andern Worten: Wer sich die Freiheit nimmt, einem Ausländer sein „Eigenthum“ zu stehlen, kann dasselbe in

Frankreich nicht nur ruhig, sondern noch unter besonderem Schutze und besonderer Begünstigung des Gesetzes genießen. Aus dem französischen Gesetz ist diese Bestimmung fast in alle festländischen Patentgesetze übergegangen und hiedurch neben den Erfindern und Verbesserern noch eine dritte, viel weniger berechnete Gattung von Patentnehmern: die der „Einführer“, geschaffen worden.

Um nicht ungerecht zu sein (was die Nationalökonomie zuweilen wird, wenn sie ältere Bestimmungen nach den heutigen Zuständen beurtheilt), wollen wir gerne zugeben, daß die Einführungsrechte früher eine gewisse Berechnung hatten. Zu einer Zeit, wo jede Nation eifersüchtig über ihre industriellen Fortschritte wachte und z. B. in England die Ausfuhr von Maschinen, Fabrikationsmitteln und Methoden, und selbst von gewissen Arbeitern mit den strengsten Strafen belegt wurde, wo ferne der Verkehr von Land zu Land so wenig lebhaft war, daß eine wichtige Erfindung z. B. jahrelang in Frankreich geübt werden konnte, ohne daß man in Deutschland auch nur ihre Existenz ahnte: da vollbrachte Derjenige, welcher eine auswärtige Erfindung in sein Vaterland verpflanzte, in der That ein großes schwieriges Werk und erwarb sich um die heimische Industrie und Consummation ein wirkliches Verdienst, das nicht unwürdig war, durch ein Patent belohnt zu werden. Alle das ist heute ganz anders geworden. Kein Staat verlangt mehr von seinen Unterthanen die Geheimhaltung der Erfindung, und derselbe sucht daher gewöhnlich in seinem eigenen Interesse, sie so rasch als möglich auch im Auslande bekannt zu machen und daselbst auszubeuten. Unterläßt er dies, so ist bei der Lebhaftigkeit des internationalen Verkehrs mit Zuversicht vorauszu sehen, daß sie trotzdem bald auch in den Nachbarländern bekannt und von der Gewerbswelt benützt werden wird. Unter solchen Verhältnissen doch Denjenigen, der eine ausländische Erfindung zuerst im Lande einführt, also nur das heute thut, was morgen vielleicht Hunderte thun würden, mit einem Patent belohnen, das ihm auf lange Jahre hinaus die Ausbeutung dieser Erfindung sichert: das heißt offenbar, die Gewerbsfreiheit und das Interesse der Consummation, die natürlich dem Patentirten theuere Preise für das bezahlte muß, was die freie Concurrenz ihr billiger liefern würde, gar zu leichtsinnig hinopfern.

In Frankreich hat man dies richtig erkannt, und das Patentgesetz vom 5. Juli 1844 hat die Einführungsrechte aufgehoben. Sie sind eben so wenig zugelassen nach dem englischen Gesetz vom 1. Octbr. 1852, dem österreichischen vom 15. Aug. 1852 und dem belgischen vom 24. Mai 1854. In den meisten Staaten wuchern jedoch die Einführungsrechte noch üppig fort. Sie sind namentlich anerkannt in der Zollvereins-Patentconvention vom 21. Septbr. 1842 (jedoch nur für die von außerhalb des Zollvereins eingeführten Erfindungen), in dem bairischen Patentgesetz vom 10. Febr. 1842, dem spanischen Decret vom 27. März 1826, dem hannoverschen Industriegesetz vom 1. Aug. 1847, dem holländischen Gesetz vom 25. Januar 1817, dem württembergischen Industrie-reglement vom 5. Aug. 1836, den sardinischen Decreten vom 21. Juni 1826, 21. Januar 1829 und 31. März 1832, den sicilischen Decreten vom 2. März 1810 und 18. März 1844, der schwedischen Ordonanz vom 13. Decbr. 1834, dem kirchenstaatlichen Gesetz vom 3. Sept. 1833, dem russischen Ukas vom 22. März 1833 und dem portugiesischen Gesetz vom 16. Januar 1837. Nur die eine Beschränkung findet sich in all diesen Gesetzen: daß nämlich das Einführungsrecht nicht das im Auslande dem wirklichen Erfinder gewährte Patent überdauern kann, sondern gleichzeitig mit demselben erlischt. Nur in wenigen dieser Gesetze werden noch andere Beschränkungen, d. h. weitere Unterschiede zwischen dem Erfindungs- oder Verbesserungs- und dem bloßen Einführungsrechte, festgestellt. So z. B. kann in Spanien ersteres auf 5—15, letzteres höchstens auf 5 Jahre erlangt werden, und hat die dreifache Taxe des fünfjährigen Erfindungsrechtes zu zahlen; in Rußland kann das Erfindungsrecht auf 10, das Einführungsrecht nur auf 6 Jahre erlangt werden und hat die doppelte Taxe des ersteren zu entrichten; in Schweden kann ersteres Patent 15, letzteres nur 5 Jahre gelten.

Zwar kann — da der Fremde fast überall patentfähig ist*) — der Erfinder selbst auf seine im Heimathlande patentirte Erfindung auch auswärts ein Patent lösen und derart ihrer Ausbeutung durch die „Einführer“ vorbeugen. Hiemit ist jedoch nur das Unrecht beseitigt, welches durch Ertheilung des Einführungsrechtes am Erfinder begangen wird, dem es den ausländischen Markt verengt. Aber wenn er, aus welchen Gründen immer, kein Patent im Auslande löst, so würde seine Erfindung daselbst zum Gemeingut werden können; und indem der Staat sie zum ausschließlichen Besitze desjenigen stempelt, der sie zuerst im Lande einführt, beschränkt er ungerechter Weise die freie Concurrenz und benachtheiligt die Consummation. Oft wird sogar der Fall vorkommen, daß der Patentnehmer die einzuführende Erfindung erst 1—2 Jahre nach der Patentnahme wirklich ins Werk setzt, während sie bei freigelassener Concurrenz vielleicht hundert Andere viel früher ausgeführt hätten; das Publicum wird also das Patentobjekt später und theurer bekommen, ohne daß sich sagen ließe: mit welchem Rechte der Inhaber des Einführungsrechtes ihm eine Beschränkung

*) Eine Beschränkung der Patentfähigkeit finden wir nur in Schweden, wo bloß der Schwede, und in Preußen, wo sogar nur der preussische „Bürger“ ein Patent lösen kann. Doch kann der fremde Erfinder in beiden Staaten sich durch einen einheimischen Patentberechtigten vertreten lassen und so indirect ein Patent erlangen.

und Belästigung auflagen darf. In Portugal wird wenigstens, wenn es sich um die Einführung einer ausländischen Erfindung handelt, von der Regierung ein Concurs ausgeschrieben, und das Patent demjenigen ertheilt, der die kürzeste Frist zu ihrer Ausübung verlangt; wodurch die Gesellschaft für das Privilegium, das sie dem Einführer gewährt, wenigstens die Gewißheit hat, der Vortheile der auswärtigen Erfindung baldigst theilhaftig zu werden. Es ist dies eine theilweise Verbesserung, aber das Uebel der Einführungsrechte bleibt im Wesentlichen fortbestehen.

Als unbedingt anerkanntswerth erscheint uns daher nur die diesfällige Bestimmung der neuen Gesetze von Frankreich, Oesterreich, England und Belgien, welche das Einführungsrecht (in seiner alten Bedeutung) ganz abschaffen. Sie haben zwar den Ausdruck beibehalten, ihm aber einen ganz anderen Sinn gegeben. Nur der ausländische Erfinder selbst kann seine Erfindung in den betreffenden Staaten patentiren lassen; unterläßt er dies, so wird sie Gemeingut und kein Dritter, der sie zuerst einführt, kann auf sie ein Patent nehmen. Das dem Erfinder gewährte und uneigentlich noch mit dem alten Namen „Einführungsrecht“ bezeichnete Privilegium unterscheidet sich nur dadurch von dem eigentlichen Erfindungs- oder Verbesserungsrechte, daß es nicht länger dauern kann, als das Erfindungsrecht, welches der Erfinder früher in jenem Staate gelöst, wo er seine Erfindung zuerst bekannt gemacht hat. Diesem Uebelstand kann jedoch der Erfinder dadurch ausweichen, daß er seine Erfindung zuerst in jenem Lande bekannt macht und patentiren läßt, das die längste Patentdauer zugestehet. Der französische Erfinder z. B. der seine Erfindung zuerst in Frankreich patentiren ließe, wo er höchstens ein 15jähriges Patent erlangen kann, wird dann in Belgien nur ein Einführungsrecht erlangen können, das gleichzeitig mit dem französischen Originalpatent, also nach 15 Jahren, erlöschen wird. Läßt er aber seine Erfindung zuerst in Belgien patentiren, so erhält er hier ein Erfindungsrecht, das 20 Jahre dauern kann; in seinem Heimathlande erhält er dann nur ein Einführungsrecht, das aber so gut wie das französische Erfindungsrecht volle 15 Jahre läuft. Näher kommen wir hierauf im vierten Artikel zurück, wo wir uns mit der Dauer der Patente beschäftigen werden.

J. G. Horn.

Uebersicht der fremden Schifffahrt der Häfen der Ver. Staaten in dem Jahre, endigend den 30. Juni, 1853.

Flagge der Schiffe	Eingelaufen:			Ausgelaufen:		
	Zahl	Tonnen	Matrosen	Zahl	Tonnen	Matrosen
Rußland	10	3677	149	8	2993	110
Preußen	54	19356	730	55	19710	645
Schweden	138	41539	1710	144	44959	1567
Dänemark	70	14595	691	66	14517	631
Hansestädte	343	142204	5406	332	136728	4927
Holland	58	17511	735	65	21529	739
Belgien	20	6524	269	22	8266	283
Mecklenburg	12	3439	133	13	3927	139
Oldenburg	40	12020	473	31	9260	340
Hannover	21	4638	200	20	4145	173
Großbritannien	10359	1871210	105406	10323	1889818	104239
Frankreich	105	28813	1379	95	25907	1176
Spanien	156	41336	2603	171	45677	2198
Portugal	24	4709	252	23	4644	230
Sicilien	59	14332	653	57	13951	650
Sardinien	28	8118	389	33	9113	435
Toscana	1	210	13	1	210	13
Oesterreich	10	4420	194	12	5896	182
Türkei	1	231	10	1	231	10
Italien	2	463	22	3	619	25
Sayti	1	562	8	—	—	—
Mexico	78	6976	632	81	7410	621
Central-Amerika	2	339	15	1	163	12
Neu-Granada	3	1111	46	—	—	—
Venezuela	7	1051	60	6	906	60
Braßilien	5	1243	55	5	1243	57
La Plata	1	218	9	—	—	—
Chili	68	18686	907	64	17908	799
Peru	17	3346	195	21	5163	250
China	2	778	31	—	—	—
Ecuador	1	243	18	1	243	13
Lübeck	7	1716	74	7	1897	71
Hawaii	16	2306	154	17	2363	133
Otahaiti	2	214	22	1	89	14
Kirchensaat	1	196	10	—	—	—
Unbenannte	—	—	—	1	305	12
Total	11,722	2,277,930	123,053	11,680	2,298,790	120,754
Antheil der Deutschen	477	183,373	—	458	175,667	—

Wenn auch der Antheil der deutschen Flagge im Vergleich mit der Gesammtmenge des Verkehrs fremder Schiffe sehr gering erscheint, so ist er doch größer als der irgend einer anderen Flagge, England ausgenommen.

Welchen Antheil an dem Verkehre der deutschen Flagge mit Amerika, Bremen und Hamburg haben, läßt sich aus obiger Zusammenstellung nicht ersehen, weil dieselbe unter hanseatische Flagge die Schiffe beider Städte vereinigt, und aus der Statistik Hamburgs und Bremens ist dies auch nicht zu entnehmen, weil dieselbe nicht die Schiffe aufführt, welche im Verkehre zwischen fremden Häfen thätig sind.

L i t t e r a t u r.

Die Technik des Eisenbahnbetriebes in Bezug auf die Sicherheit derselben, von M. M. Freiherrn von Weber, Ingenieur, k. Eisenbahn-Director u. v. Leipzig. Verlag von W. G. Teubner. 1854.

Mit der Benutzung der Eisenbahnen sind die Reise-Gesellschaften größer geworden, dieselbe Verzögerung, derselbe Unfall, der ehemals ein halb Duzend Passagiere der Postkutsche traf, wird jetzt oft von mehreren hundert Personen empfunden oder angesehen, welche dann die Nachricht von dem Ereigniß nach aller Welt tragen. Die Behörden haben Sicherheitsgesetze für Eisenbahnbetrieb gegeben. Beide Momente haben die Voraussetzung hervorgerufen, daß der Eisenbahntransport gefährlicher, als der frühere sei, obwohl im Verhältnisse vielleicht nicht der tausendste Theil der Unfälle auf Eisenbahnen sich ereignet, welche bei Beförderung einer gleichen Menge von Personen und Gütern auf den gewöhnlichen Straßen mit den alten Transportmitteln stattfinden würde.

Auch hat die große Presse die Eisenbahnunfälle mit zu einem stehenden Artikel gemacht, von der richtigen Ansicht ausgehend, daß ein Fall der Hunderte berührt, zu den öffentlichen Angelegenheiten zu rechnen sei, während Ereignisse, die einen einzelnen Wagen betrafen, früher höchstens in den kleinen Anzeigebülleten eine Erwähnung fanden.

Man kann daher sagen, daß die Aufmerksamkeit des Publicums auf vorgekommene Eisenbahnunfälle eine außer Verhältniß zu der Bedeutung der Sache stehende geworden ist.

Diese Aufmerksamkeit hat zu genauerer Erörterung der Frage geführt, ob man auf statistische Nachweise gestützt, berechtigt sei, sich im Allgemeinen über Unsicherheit auf Eisenbahnen zu beklagen und die Nachforschungen nach den Mitteln sie abzuwenden vervielfältigt.

Nirgends aber sind jene Untersuchungen und Nachforschungen mit einiger Gründlichkeit zusammengestellt und benützt worden.

Einen Versuch hiezu liefert Herr von Weber in dem vorliegenden Buche, und dieser Versuch ist in Anbetracht des Mangels oder der Unvollständigkeit amtlicher Nachrichten in Deutschland und der Schwierigkeit, welche der Privatmann hat, sich solche zu verschaffen, ein höchst gelungener zu nennen.

Der Verwaffer sucht den Eisenbahnverwaltungen, von welchen jede ihre eigenen Erfahrungen nur auf einer kleinen Strecke zu sammeln Gelegenheit hatte, die Erfahrung großer Gruppen vorzulegen, weil nur diese dem Betriebe eine wissenschaftliche Unterlage zu geben und die Nachtheile der Dilettanten-Direction zu beseitigen im Stande ist.

Herr von Weber betrachtet das Amt der Eisenbahnen als ein doppeltes. Entweder haben die Bahnen den Ansprüchen eines großen schon vorhandenen Verkehrs zu genügen, oder sie haben der Cultur in bis dahin unwirthbare Gegenden Bahn zu brechen. Dort ist das Wagniß in allen Lebensverhältnissen auf ein Minimum reducirt, dieser allgemeinen Sicherheit muß auch die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs in solchen Ländern entsprechen, hier dagegen waagt bei der allgemeinen Unsicherheit der Verhältnisse Jeder ohnehin, Schnelligkeit des Baues, Wohlfeilheit desselben sind die Hauptbedingungen, Sicherheit steht erst in zweiter Linie. Als der Präsident der Vereinigten Staaten angegangen wurde, Gesetzentwürfe zu machen, welche die Solidität des Baues vorschreiben, antwortete er: „Müssen Eisenbahnen sehr solide gebaut werden, so werden sie theuer, die Folge davon ist, daß weniger gebaut werden. Von der schnellen Ausdehnung des Eisenbahnwesens hängt aber das Wohl, die Größe, der Fortschritt des nordamerikanischen Volkes ab. Besser, daß jährlich einige hundert Menschen das Leben verlieren, als daß dieser Fortschritt einen Moment lang aufgehalten werde. Ein Krieg, der die Nation nicht soviel an Macht förderte, als der rasche Zuwachs seiner Verkehrsanstalten, würde weit mehr Menschen kosten.“

Herr Weber benützt seine genaue Kenntniß der technischen Verhältnisse dazu, an der Statistik zu prüfen, welchen Einfluß jede Art des Dienstes, des Baues, der Maschinen, des Betriebes auf die Zahl der Unfälle gehabt haben mag.

So weist er nach, daß die Schnelligkeit die Gefahr nicht vermehre, daß die Sicherheit der Maschinen mit dem Verkehre gestiegen, daß die Achsenbrüche weniger von der Zahl der zurückgelegten Meilen, als von der Construction der Maschinen und Tender abhängen, daß die Gefahr für die Heizer größer, als für die Locomotivführer, daß die kleinen Personenwagen bei Unfällen den Reisenden weniger gefährlich sind, als die großen, und eine ganze Reihe ähnlicher Punkte, gleich wichtig für das Eisenbahnwesen, für die Reisenden und für die Versicherungsgesellschaften.

Wir verweisen bezüglich der Statistik und ihrer interessanten Benutzung auf das Werk selbst, Herrn von Webers Ansichten über Lebensversicherung auf Eisenbahnen lassen wir in einem andern Theile des Blattes gelegentlich folgen. Es sind bei der Schwierigkeit der von Herr von Weber unternommenen Arbeit, bei der Indolenz mancher Eisenbahnverwaltungen, welche es ihm unmöglich machte, die Statistik vollständiger zu geben, ohne Zweifel große Lücken geblieben, es sind auch manche Ansichten darin, welche vielleicht bestritten werden könnten, demungeachtet ist das Buch nicht nur das einzige dieser Art, sondern auch von großem wissenschaftlichen und praktischen Werthe.

H a n d e l s r e c h t l i c h e s.

Den aus den „Ausgewählten Gutachten der Handelskammer zu Frankfurt a. M., herausgegeben von Dr. R. Malß“ in der vorigen Nummer dieses Blattes mitgetheilten Proben fügen wir einige fernere hinzu:

Gutachten.

Nach dem vorgelegten Sachverhalte hatte der Particular A. in A. dem B. in Cöln mit Brief vom 18. April 1836 aufgetragen, bei dem neuen Aachener Comité zur Errichtung einer rheinisch-preussischen Eisenbahn für seine, des A., Rechnung für die Summe von 12,000 \mathfrak{R} gegen die bei solchen Geschäften übliche Provision zu unterzeichnen.

Dieser Auftrag war, wie aus dem dem Sachverhalte in Abschrift beigefügten Briefe des Handlungshauses B. in Cöln, d. d. 24. April 1836 ersichtlich, von letzterem angenommen und es war auch dem A. in dem gedachten Briefe mitgetheilt worden, daß B. bei dem neuen Aachener Comité der rheinisch-preussischen Eisenbahn die Summe von 12,000 \mathfrak{R} für seine, A., Rechnung habe einzeichnen lassen, wovon dieser Nota zu nehmen beabsichtige möge.

Hierdurch aber war für das Handlungshaus B. die Verbindlichkeit begründet worden, dem A. die der Subscriptionssumme entsprechenden Certificate gegen Vergütung des Einzahlungsbetrags zu liefern, und es kann daher gar nicht in Betracht kommen, ob, wie das Handlungshaus B. in seinem Briefe vom 23. April 1837 vorgibt, Herr A. in Aachen, welchem dasselbe den Auftrag zur Einzeichnung ertheilt haben will, wegen verspäteter Anmeldung mit dieser nicht mehr zugelassen worden sei, indem eine etwaige Versäumniß des A. das zwischen A. und dem Handlungshaus B. bestehende Verhältniß um so weniger berührt, als B. dem A. nicht einmal von einer durch A. zu geschehenden Einzeichnung Kenntniß gegeben, vielmehr in seinem Briefe vom 24. April 1836 unter dem angefügten Versprechen:

„den A. von allen ferneren, diese Entreprise betreffenden Vorfällenheiten an courant zu halten,“ die bestimmte Versicherung ertheilt hatte, daß B. die gedachte Summe für Rechnung des A. habe einzeichnen lassen.

Wenn endlich das Handlungshaus B. in Folge der übernommenen erwähnten Verbindlichkeit die betreffenden Eisenbahn-Certificate nach deren Emittirung dem A. zur Verfügung stellen mußte, so wird B., falls dem A. durch die unterlassene Ablieferung ein erweislicher Schaden entstanden sein, oder fernerhin noch entstehen sollte, solchen ebenfalls dem A. zu ersetzen haben, welchem nach das Gutachten der Handelskammer dahin geht:

„daß das Handlungshaus B. in Cöln allerdings schuldig ist, dem A. in A. die der Summe von 12,000 \mathfrak{R} entsprechenden Certificate der rheinisch-preussischen Eisenbahn gegen Vergütung des Einzahlungsbetrags zu liefern, auch dem A. den durch die nicht geschene Lieferung erweislich entstandenen oder noch entstehenden Schaden zu ersetzen.“

II.

Wenn der Befrachter eines Seeschiffes nach Ablauf der contractlichen oder gesetzlichen Liegetage die Ladung gar nicht oder nicht ganz liefert, so hat bekanntlich der Schiffer wegen Frachtfahrt zu protestiren, und kann, falls er binnen gewisser Frist keine andere Ladung erhält, im ersteren Falle gemeiniglich mindestens die halbe, im letztern die ganze versprochene Fracht fordern. Das Inland kennt bei der Flußschiffahrt dergleichen Bestimmungen nicht, wie das nachstehende Gutachten zeigt:

Sachverhalt.

Indem A. in S. durch Vermittlung des Speditours B. dem Schiffer D. eine Ladung von 2000 Centner Waaren um vereinbarten Frachtsatz zusagte, und demselben fogar die Weisung ertheilen ließ, sich Donnerstag den 7. August 1845 zur Uebernahme der Güter an dem Einladeort S. einzufinden, dann aber A. in S. durch einen Unfall, der ihn allein persönlich traf, in die Unmöglichkeit versetzt war, seinerseits die Ladung dem Schiffer zu verschaffen, und die Güter ihm zu überliefern: — kann A. hierdurch nicht von seiner Verbindlichkeit befreit sein, dem Schiffer die stipulirte Gegenleistung (die Fracht) zu entrichten, oder wenigstens volle Entschädigung zu leisten. Wenn nicht besondere Gesetze, wie für die Seeschiffahrt, es vorschreiben, kann der bestellte Schiffer in einem solchen Falle nicht für verpflichtet erachtet werden, seinerseits sich um die Erlangung anderer Güter zu

bemühen, oder mit der Hälfte der bedungenen Fracht sich zu begnügen. Aus diesen Motiven ist über den vorstehenden Fall unser handelsrechtliches

Gutachten,

„daß A. verbunden ist, den Schiffer B. für alle erweislichen Nachteile und Kosten nach deren vollem Belaufe, soweit dieser die stipulirte Fracht nicht übersteigt, zu entschädigen.“

III.

Frage.

„Ist ein Frachtschiffer, welcher Waaren nebst Frachtbrief zur weitem Beförderung bis an Ort und Stelle von einem Fuhrmanne (welcher dieselben an einem anderen Orte geladen, sie eine Strecke Wegs geführt und ihm dann in sein Schiff überliefert hatte) direct übernahm, für den Zustand und für die Beschaffenheit der Waare während des ganzen Laufes des Transports, über welchen der Frachtbrief lautet, oder nur für die Zeit verantwortlich, während welcher sich die Waare auf seinem Fahrzeuge befand?“

„Ist derselbe daher mit der directen Uebernahme von Waare und Frachtbrief nicht nur in die Rechte des Fuhrmannes, sondern auch in dessen Verpflichtungen eingetreten, und bei einem entstandenen Schaden, falls dieser von dem ersten Frachtführer verschuldet wäre, als Selbstschuldner anzusehen und zum Erfasse verbunden oder nicht?“

Gutachten.

Indem ein Schiffer oder Fuhrmann die von einem Plage für einen anderen Platz bestimmten, mit einem directen Frachtbriefe versehenen Waaren an einem Zwischenplatze von demjenigen Frachtführer, welchem die Waaren ursprünglich verladen worden, zum Behuf des Weitertransports übernimmt, verpflichtet sich jener Schiffer oder Fuhrmann zugleich, das übernommene Gut nach Vorschrift des Frachtbriefs und sonach in unversehrtem Zustand an den Adressaten abzuliefern. Sowie also dieser bei gehöriger Lieferung die in dem Frachtbriefe vorgemerkte Fracht und Spesen dem Ueberbringer des Gutes zu berichtigen hat, so ist er auch berechtigt, im Falle, wo die Waaren sich versehrt finden sollten, für den an denselben entstandenen Schaden den Ueberbringer in Anspruch zu nehmen, ohne daß der letztere vorzuschützen darf, daß der fragliche Schaden von dem ersten Frachtführer verursacht worden sei, weil er, der zweite Frachtführer, wie vorher bemerkt, mit den Waaren die Verbindlichkeit, solche unversehrt abzuliefern, übernommen hatte, und es mithin seine Sache gewesen, vor der Einladung des Gutes sich über dessen Zustand zu vergewissern.

Diesem nach ergeht unsere Antwort dahin:

„daß der Frachtschiffer, welcher die Waaren nebst directem Frachtbriefe von einem Fuhrmann zur Weiterbeförderung übernommen, für allen während der ganzen Dauer des Transports an den Waaren entstandenen und mithin auch für den von dem ersten Frachtführer verschuldeten Schaden dem Gutsempfänger verhaftet ist.“

Vericherungswesen.

Das Feuer-Vericherungswesen im Großherzogthum Hessen.

Das Feuerversicherungswesen im Großherzogthum Hessen leidet an zwei Hauptgebrechen. Das erstere besteht darin, daß zwischen Mobilien und Immobilien eine Trennung vorgenommen worden, und nur erlaubt ist, Mobilien bei auswärtigen Feuerversicherungsanstalten zu versichern, während Gebäude bei der Landesassuranz-Anstalt versichert werden müssen. Der zweite Fehler liegt in den Ausnahmen, welche von dem Gesetze vom 4. Juni 1833 zu Gunsten einzelner auswärtiger Anstalten und zum Nachtheil anderer gleichberechtigter gemacht werden. Das Gesetz selbst entspricht dem Interesse der Versicherten durchaus nicht, aber seine Einwirkung würde viel weniger schädlich sein, wenn nicht eben ganz willkürliche Ausnahmen davon eingetreten wären. Nach der erwähnten Verordnung ist bei Aufnahme von Mobilien in auswärtigen Feuerversicherungsanstalten folgendes Verfahren zu beobachten: der Eigenthümer hat zunächst seine Absicht, bei einer auswärtigen Anstalt zu versichern, der Landesbrandassuranz-Commission anzuzeigen. Diese wendet sich an die vorgesezte Verwaltungsbehörde, von welcher ein ordnungsmäßiges Verfahren in der Taxation der zu asscurirenden Mobilien eingeleitet wird. Die Kreisräthe oder die Provinzialdirection ernennen dazu zwei bis vier Experten, denen sich der Bürgermeister anzuschließen hat. Das Resultat der Expertise wird vom Bürgermeister dem zu Versichernden mitgetheilt, der eine contradictorische Abschätzung verlangen kann. Auch der Eigenthümer des Hauses, wenn es sich um einen Mietshausmann handelt, und die beiden nächsten Nachbarn, wenn der Hausbesitzer selbst versichert, erhalten Kenntniß von dem Ergebnis der Expertise, und müssen sich innerhalb 14 Tagen erklären, ob sie gegen die Abschätzung etwas einzuwenden wissen. Darauf erfolgt die Einsendung der Akten an die Verwaltungsbehörde, welcher es obliegt, das ganze Verfahren zu prüfen und, falls kein Anstand vorliegt, die Akten an die Brandassuranz-Commission nach Darmstadt einzureichen. Auch diese kann eine contradictorische Abschätzung vornehmen lassen. Die Police wird schließlich erst dann ausgehändigt, wenn die Landes-Brandassuranzcommission ihre Genehmigung zu der Versicherung erteilt, und die Verwaltungsbehörde, welche die Taxation angeordnet, ihr Visum abgegeben hat. Die Kosten der Expertise und des ganzen schleppenden Verfahrens hat der zu Versichernde zu tragen.

Unter solchen erschwerenden Umständen mußte natürlich die Lust vergehn, auswärts zu asscuriren. Es war aber wenigstens keine auswärtige Gesellschaft von dieser Regel ausgenommen; eine jede hatte sich den vorgeschriebenen Formalitäten zu unterwerfen. Neuerdings sind jedoch nach einander die Nachener, die Colonia und der deutsche Phönix davon entbunden worden, während alle übrigen auswärtigen Versicherungs-Anstalten dem Druck der alten Beschränkungen und Auflagen preisgegeben blieben, welcher von nun an doppelt lästig werden mußte. Der eigentliche Zweck des erwähnten Gesetzes, die Verhütung böswilliger Brandstiftungen, fiel mit den zugelassenen Ausnahmen als Grund für die Härte jener allgemeinen Beschränkungen hinweg. Denn sobald die Befreiung von der vorgeschriebenen Abschätzung, der amtlichen Genehmigung und der Controle überhaupt bei den von den

drei erwähnten Anstalten abzuschließenden Versicherungen eintrat, war der Brandstiftung Raum gegeben.

Mit wenig Ausnahmen sind alle deutschen Feuerversicherungsanstalten verhältnismäßig eben so gut fundirt und verwaltet, als die drei erinnten; ihre Agenten werden eben so strenge überwacht und es liegt ihnen eben so sehr am Herzen Verluste zu vermeiden und deshalb nur unverdächtige Versicherungen abzuschließen, als daran jenen privilegierten Anstalten gelegen sein kann.

Das Gesetz selbst enthält so ungehörige, sachwidrige und unpractische Bestimmungen, es greift in die häuslichen, socialen und wirthschaftlichen Verhältnisse so tief und verlegend ein, daß es zu verwundern ist, wie man in jenem Staate überhaupt noch sein Mobiliar versichert und insbesondere bei Andern versichert, als bei den bevorzugten Gesellschaften, denn auf eine jede Versicherung bei einer andern Anstalt als bei den privilegierten wird im Voraus der Schein einer betrügerischen Absicht geworfen.

In keinem andern Staate Europas bestehen ähnliche Bestimmungen, welche nur geeignet sind, dem Versicherungswesen zu schaden und seine in Deutschland so wünschenswerthe Ausdehnung zu hemmen. Die Mangelhaftigkeit des Inhalts jenes Gesetzes ist auch von Seiten der Regierung zugestanden; seit zehn Jahren hat man dem Lande eine Revision in Aussicht gestellt und die Kammern, welche diesem Wunden Fleck ihre wiederholte Aufmerksamkeit schenken, damit vertroöstet. Vielleicht werden die nächstens wieder zusammentretenden Stände mit der langerwarteten neuen Gesetzesvorlage überrascht. Den größten Anstoß muß §. 2 des Gesetzes von 1833 erregen, in welchem es sich um die zu bestellenden Experten und deren Qualification handelt. Die Experten sind nur in den Bezirksorten bestellt, und oft 6—8 Stunden von dem Orte entfernt, an welchem die Abschätzung vorgenommen werden soll. Aber auch die näher wohnenden Experten sind unzulässig, sobald der Ort nicht zu ihrem Bezirke gehört. Was die Kosten der Expertise betrifft, so sind dieselben in den meisten Fällen viel höher als die Versicherungs-Prämie selbst. Das nach §. 3 jener Verordnung innewahrende Verfahren gleicht einem durch alle Instanzen zu verfolgenden zähen Prozeß, der selbst im günstigen Fall Monate dauert und ganz unverhältnismäßige Kosten verursacht. Es sind Fälle vorgekommen, in denen das Versicherungsobject, das nur vorübergehend versichert werden sollte, gar nicht mehr vorhanden, andere, in welchen der Schaden bereits eingetreten war, als endlich die Genehmigung von der Landes-Brand-Assuranz-Commission anlangte. Die Letztere ist ursprünglich für die Versicherung der Gebäude in der Landesbrandklasse eingefest worden; hält man sie nun durch die Versicherung von Mobilien für gefährdet und eine schärfere Beaufsichtigung deshalb für nothwendig, so genügen dazu die Verwaltungsbehörde und der Bürgermeister vollkommen. Die Abschätzung selbst ist ganz zwecklos, denn erstens sind die Experten in der Regel kaum im Stande, den Werth ganz geringfügiger Sachen anzugeben, geschweige denn den Werth von bedeutenderen Objecten, ferner läßt sich der Besitz, Bestand und das Eigenthum überall gar nicht mit der verlangten Genauigkeit ermitteln. Wie lange Zeit würde dazu gehören, in einem Handelsgeschäft, einer Fabrik, einem großen Haushalt, einer Deconomie alle Einzelheiten speciell aufzuführen und abzuschätzen, ohne der

Mühe, Unannehmlichkeiten und Einweihung fremder Personen in die häuslichen, Handels- und wirthschaftlichen Verhältnisse zu gedenken; endlich findet in dem Besig ein fortwährender Wechsel statt. Es gibt keinen genauen Maßstab der Taxation, und das Richtige ist, sich auf den Nachweis beim Brandschaden und auf die moralische Ueberzeugung der Ortsobrigkeit und des Agenten von der Genauigkeit der Angaben des Versicherenden zu verlassen. Die Bekanntmachung dieser Angaben an die Nachbarschaft oder an die Hauseigentümer ist für den Versicherenden im höchsten Grade empfindlich, sie beleidigt das Gefühl jedes Familienvaters, jeder Hausfrau. Hat die Obrigkeit die Abschätzung überwacht, wozu sollen da noch die Nachbarn rechts und links eingeweiht werden in die Privatangelegenheiten der Versicherenden? Warum sollen sie 14 Tage Zeit haben, diese Angelegenheiten mit Gevatter Schneider und Handschuhmacher, mit Bettlern und Basen zu besprechen? Seit Erlaß des Gesetzes, also seit zwanzig Jahren, hat man Zeit genug gehabt, sich davon zu überzeugen, daß die Erreichung des beabsichtigten Zweckes sehr in Zweifel gezogen werden muß. Denn die Brände sind im Großherzogthum Hessen gegen früher nichts weniger als vermindert.

Ganz ungehörig erscheint der §. 6 jenes Gesetzes, welcher bestimmt, daß die Experten auch den entstandenen Schaden abschätzen sollen. Wie, wenn nichts gerettet oder andere Sachen zerstört worden, als bei der Versicherungsaufnahme abgeschätzt wurden? Die wesentlichste und zweckmäßigste Vorschrift, die nämlich, daß die Schadenregulirung und Feststellung, ebenso wie bei der Versicherungsaufnahme, nur unter Zuziehung der Ortsobrigkeit vorzunehmen und die Entschädigungszahlung von deren Genehmigung abhängig zu machen sei, fehlt ganz. Diese Vorschrift wäre dazu geeignet, absichtliche Brandstiftungen zu verhüten. Die Aufsicht über die Aufnahme der Versicherung verfehlt aus den angeführten Gründen diesen Zweck gänzlich.

Das Beste würde die Aufhebung der zwischen Mobilien und Immobilien bestehenden, Eingang erwähnten Trennung sein. Diese kann man jedoch, da sie einmal practisch eingebürgert ist, dem Staate nicht zumuthen. Mit Recht aber muß erwartet werden, daß das Gesetz, welches längst versprochen worden, endlich zur Vorlage gelange. Und unter allen Umständen erscheint es als eine Pflicht gegen das eigene Land und als ein Act der Gerechtigkeit, den übrigen deutschen Versicherungsanstalten den Zutritt unter denselben Erleichterungen zu gestatten, die den drei erwähnten Gesellschaften eingeräumt worden sind. In der freien Concurrenz liegt die größte Garantie für die Sicherheit der Ordnung und des rechtlichen Sinnes der Versicherenden. Durch die zugelassenen Ausnahmen von einem höchst mangelhaften Gesetz ist dasselbe vollends unhaltbar geworden. Die Kammer werden sich voraussichtlich dieses Gegenstandes aufs Neue bemächtigen. Es wäre endlich an der Zeit, ihn nach den Grundsätzen des Rechts und der Billigkeit zu erledigen.

Seeversicherung.

Als zur Versicherung der Waaren gehörig läßt sich auch die Versicherung auf imaginären Gewinn und die Versicherung auf Commission und Courtage betrachten. Ueber den Ersatz des Schadens bei Versicherung von imaginären Gewinn bestimmt der Hamburger Plan §. 11:

War die Police offen gelassen, so wird der versicherte imaginäre Gewinn, wenn nicht anders in der Police bestimmt worden, bis 10 % angenommen.

Ferner §. 106: Der Versicherer auf imaginären Gewinn bezahlt falls die Güter, deren imaginärer Gewinn versichert ist, beschädigt am Bestimmungsorte geliefert werden, eben so viele Procente von der versicherten Summe als er für die Güter, falls er solche unter gleichen Bedingungen versichert hätte, zu vergüten haben würde. Falls aber der Gegenstand des imaginären Gewinns wegen solcher Seeschäden, wofür der Versicherer des imaginären Gewinns nach den Bedingungen seiner Versicherungen verantwortlich ist, nicht den Bestimmungsort erreichen kann, so bezahlt der Versicherer die gezeichnete Summe als Total-Schaden.

Würde jedoch beim Verkauf der Güter im Nothhafen das Provenue, nach Abzug von Verkaufskosten, Zoll und Fracht, mehr austragen, als die Tare der Police ohne imaginären Gewinn beträgt, so ist der Ueberschuß auf den imaginären Gewinn in Abrechnung zu bringen.

Eben so ersetzt der Versicherer den imaginären Gewinn auf geworfene oder zur Befreiung der Kosten im Nothhafen verkaufte Güter als Total-Schaden, wenn solche in Havarie große vergütet wird, so weit solche Vergütung den versicherten imaginären Gewinn deckt.

Die Bremer Versicherungs-Bedingungen besagen §. 31: Imaginärer Gewinn kann auch abgesondert von den Gütern versichert und taxirt werden, nur muß dabei speciell aufgegeben werden, auf welche Güter derselbe gilt und ob, wo, und wie dieselben anderweitig versichert sind. Sehen die Güter unterwegs verloren, es sei durch Zufälligkeiten der Elemente oder durch willkürliche Aufopferung bei dem Versuch zur Rettung von Schiff und Ladung, so wird der darauf versicherte erwartete Gewinn, oder, im letzteren Falle, so viel dessen nicht mit in Havarie große vergütet worden, als Totalschaden bezahlt. Findet ein

Verkauf der Güter im Nothhafen statt, so wird der etwaige Gewinn darauf gegen den versicherten Gewinn in Abrechnung gebracht. Erreichen dagegen die Güter ihre Bestimmung im beschädigten Zustande, so wird der theilweise Schaden auf erwarteten Gewinn mit eben so vielen Procenten, wie auf die Güter selbst, bezahlt, jedoch nur bis zur vollen Entschädigung des Versicherten.

Rückichtlich der Versicherung auf Commission und Courtage und des deßhalbigen Schadenersages vergl. §. 107:

Werden die Güter, worauf Commission (Provision) oder Courtage versichert ist, beschädigt am Bestimmungsorte geliefert, so bezahlt der Versicherer derselben eben so viele Procente von der versicherten Summe, als er für die Güter, falls er solche unter gleichen Bedingungen versichert hätte, zu vergüten haben würde. Falls aber die Güter, wegen solcher Seeschäden, wofür der Versicherer der Provision oder Courtage nach den Bedingungen seiner Police verantwortlich ist, den Bestimmungsort nicht erreichen können, so ist die versicherte Commission oder Courtage als Total-Schaden vom Versicherer zu bezahlen.

B. V. B. §. 32: Ebenfalls kann eine zu verdienende Commission nach einer festen Tare, so wie auch nach gewissen Procenten vom Verkaufsertrage, versichert werden, wobei es dann nur der speciellen Angabe der Güter, worauf die Commission verdient werden soll, nicht aber der Angabe der Versicherung dieser Güter bedarf. Verunglücken die Güter, so wird ein Totalschaden bezahlt, und ebenfalls geschieht dies, wenn sie in einem Nothhafen verkauft werden müssen und die Commission dafelbst dem Versicherten nicht zu Gute kommt; anderenfalls die letztere darauf abzurechnen ist. Erreichen aber die Güter im beschädigten Zustande den Bestimmungsort, so wird der durch die Beschädigung entstandene Ausfall an der Commission in demselben Verhältniß vergütet, wie der Ausfall am Brutto-Werth der Güter nach den gewöhnlichen Bedingungen zu ersetzen sein würde.

Eine zu verdienende Makler-Courtage kann in gleicher Weise versichert werden: jedoch begründet ein durch Seeschädigung veranlaßter Ausfall an der Courtage, wenn die Güter ihren Bestimmungsort erreichen, keinen Anspruch für Schadenersatz an den Versicherer.

Particular-Havarie bei Fracht. Zur größeren Vereinfachung haben wir nachstehend die Vorschriften des Hamburger Plans und der Bremer Versicherungs-Bedingungen über den Schadenersatz neben einander gestellt.

§. 90. Der Verlust bei Fracht muß, um vergütet zu werden, mehr als 3 % betragen.

§. 11. Die Tare gilt bei Fracht im Falle eines Total Schadens nicht allgemein. Bei partiellen Schäden gilt die Tare bei Versicherungen auf Fracht, wenn selbige nicht im Manifest, Connossement oder der Chartepartie stipulirt ist, und solches bei der Versicherung ausdrücklich angezeigt worden. Bei einer offenen Police wird der Werth der Fracht bestimmt durch das Manifest, Connossement oder die Chartepartie.

§. 105: Bei der Versicherung auf die Fracht eines Schiffes ist der Versicherte berechtigt das zu fordern, was der Empfänger der Ladung das Recht ist, wegen Seeschäden zu kürzen. Der Versicherte erhält nur das ersetzt, was er bei glücklicher Ankunft des Schiffes, durch Connossement oder Manifest erwiesen, erhalten haben würde (§. 11). Ist der also berechnete Werth höher als die versicherte Summe, so wird die Havarie vom Versicherer pro rata der gezeichneten Summe bezahlt. Ist keine Fracht in den Schiffspapieren bestimmt und ist auch sonst über den angenommenen Verlauf der Fracht eine besondere Uebereinkunft nicht getroffen worden, so wird die Fracht angenommen, welche zur Zeit der Abladung am Abladungsorte für ähnliche Reisen und Waaren üblich war; in streitigen Fällen entscheiden Sachverständige über den Frachtausatz.

§. 20: Wenn bei einer Versicherung auf Frachtgelder nicht angezeigt ist, daß sie nur auf einen Theil der Fracht, oder auf die Nettofracht gelten soll, so wird angenommen, daß die ganze Bruttofracht gemeint sei. — Wenn bei Versicherung der Fracht für dem Schmelzen unterworfenen Gütern nicht angezeigt ist, ob dieselbe für das eingenommene oder das ausgelieferte Maß bedungen sei, so wird das letztere angenommen. Wenn die Fracht für mehr als eine Reise versichert wird, so muß diese, falls die Verfrachtung nicht en rouge geschehen, für jede Reise separat angegeben und im Schadensfalle nachgewiesen werden. Bei einer Verfrachtung en rouge wird, falls nicht ein anderes in der Police bemerkt worden, die Ausfracht für ein Drittheil, die Rückfracht für zwei Drittheile der ganzen Fracht angenommen, Kommen mehrere Frachten in Betracht und ist deren Separat-Belauf nicht nachzuweisen, so wird derselbe durch Sachverständige nach Billigkeit regulirt.

Die Bremer Versicherungs-Bedingungen enthalten über den Ersatz der Fracht folgende Vorschriften:

B. V. B. §. 29. C. 4: Neben der Versicherung des Einkaufsbetrages kann auch eine besondere Versicherung der am Bestimmungsorte zu bezahlenden Fracht, Zölle und sonstigen Unkosten Statt finden, 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 Brutto-Werthe

der Güter, wenn solche gesund angekommen wären, mit enthalten sind. Erreichen also die Güter nicht den Bestimmungsplatz, so kommt auch diese Versicherung nicht zur Anwendung, und die Prämie wird alsdann mit Einbehaltung von $\frac{1}{4}\%$ zurückgegeben.

B. B. B. §. 64: Bei Versicherungen auf Frachtgeüder, ohne weitere Bezeichnung, wird dieselbe als auf Nettofracht geltend verstanden, und solche stets $\frac{2}{3}$ der Gesamtfraucht, laut Manifest, Frachtlifte, Connossemente, oder in Ermangelung eines oder des andern dieser Documente zur Ausmittlung, laut Chartepartie, angenommen.

Soll die Bruttofracht oder der Gesamtbetrag der in der Frachtlifte, im Manifest, den Connossementen oder in der Chartepartie angegebenen Frachtgeüder ohne alle Kürzung für daraus zu bezahlende Volksegage und Hafenumkosten versichert werden, so ist solches lausdrücklich zu bedingen. Soll die Versicherung nur einen Theil der ganzen Netto- oder Bruttofracht umfassen, so ist solcher Theil zu benennen; widrigenfalls die versicherte Summe als auf die ganze Fracht geltend angenommen wird.

Es bedarf einer besondern Aufgabe, wenn nicht Jeder, sondern andere Beteiligte die Fracht eines Schiffs versichern lassen. Wird dieselbe unterlassen, so braucht der Versicherer im Fall eines Schadens keinen Ersatz zu leisten.

Wenn Güter im Manifest nicht zu einer Fracht veranschlagt sind, wird der mittlere Frachtsatz gleicher Güter am Bord desselben Schiffs, und in deren Ermangelung die Mittelfracht bei anderen gleichzeitig expediten Schiffen angenommen.

Fracht für eine lose verschifft Ladung Guano, Salz und andere dem Schmelzen unterworfenen Waare, ist als solche anzugeben und wird, wenn dieses namhaft zu machen unterlassen war, im Falle eines Unglücks nur nach §. 45 zur Hälfte vergütet.

Ueber den Ersatz des Passagegeldes, welches als eine Art der Fracht betrachtet werden kann, wie denn auch der H. P. §. 112 b. das Passagiergeld als Fracht und Verpflegungsgeld der Passagiere bezeichnet, vergl. H. P. §. 112 b.

Der Versicherer auf Passagegeld (Fracht und Verpflegungsgelder der Passagiere) ist im Havariesalle verpflichtet zu erstatten:

die Kosten der Landung des Passagiers, dessen Beköstigung und Behausung im Nothhafen, und falls das Schiff seine Reise nicht fortsetzen konnte, auch die sämtlichen Beförderungskosten desselben nach dem Bestimmungsorte der Police sammt den etwa abseiten der Behörden dem Versicherten zur Last kommenden Kosten.

Jedoch ist der Versicherer, wenn nicht Anderes in der Police bestimmt worden, nur bis zum Belaufe seiner gezeichneten Summe verantwortlich.

H. P. §. 114. Findet die Weiterbeförderung geretteter unbeschädigter Güter statt, so ist dasjenige, was die Fracht jener Fahrzeuge und die pro rata des zurückgelegten Weges dem Schiffe zukommende Fracht zusammen gerechnet, die ganze Fracht übersteigt, als Extrafracht sammt allen vorausgabten Kosten der Bergung, Erhaltung, Weiterverladung nach gesetzlich aufgemachter Dispauche vom Versicherer zu bezahlen.

(Fortsetzung folgt.)

— Nachträgliche Bemerkung in Bezug auf die in Nr. 131 des Handelsblattes mitgetheilten neuen belgischen Sterblichkeitstabellen. Das Septemberheft des Pariser „Journal des Economistes“ (S. 370—76) bringt von dem rühmlichst bekannten Herrn Xavier Heuschling in Brüssel und von Herrn Ach. Guillard in Paris einen Auffatz über Sterblichkeitstabellen, in welchem die fünf belgischen Tabellen, von Heuschling, Liagre, Duetelet, Guillard und mir vergleichend zusammengestellt und kurz besprochen werden. In Bezug auf die letztgenannte Tabelle wird unter Andern die Bemerkung gemacht, daß ich meinen Berechnungen die officiellen Angaben in ihrer absoluten Form zu Grunde gelegt und die übliche Correction der sogenannten runden Zahlen nicht vorgenommen habe. Da ich diesen Tadel auch schon von anderer Seite vernahm, so dürfte es nicht unangemessen sein, hier mit wenigen Worten den Grund jener keineswegs zufälligen, sondern vorbedachten Unterlassung anzugeben. Es ist folgender:

Wenn die Sterblichkeitstabellen nach der alten Halleyschen Methode, d. h. mit alleiniger Zugrundelegung der Todtenlisten, angefertigt werden, so ist jene Correction allerdings unerlässlich, da es eine bekannte Erfahrung, daß in den Todtenlisten die sogenannten runden Zahlen gewöhnlich unverhältnißmäßig überladen sind, indem Verstorbene von 19 oder 21 Jahren als 20jährige, von 29 oder 31 Jahren als 30jährige u. s. w. eingetragen werden. Werden hingegen die Tabellen — wie dies bei den Duetelet'schen und den meinen geschehen — nach dem Sterblichkeitsverhältniß, das sich zwischen den Todten und den Lebenden einer jeden Altersklasse ergibt, also

nach den Todtenlisten einer- und den Volkszählungstabellen andererseits ausgearbeitet, so scheint mir jene Correction nicht nur überflüssig, sondern geradezu unzulässig. Denn wie in den Todten- so werden auch in den Listen der Lebenden die sogenannten runden Zahlen gewöhnlich überladen, indem auch bei den Volkszählungen viele 19- oder 21jährige Individuen sich als 20jährige, viele 29- oder 31jährige sich als 30jährige u. s. w. eintragen. Der Irrthum hebt sich also, da es sich für uns um keine absolut wahren Zahlen, sondern um das Verhältniß zwischen Lebenden und Verstorbenen jeder Altersklasse handelt, gegenseitig auf, und das gefundene Sterblichkeitsverhältniß ist also ein getreuer Ausdruck der Wirklichkeit. Er würde erst gefälscht, wenn man in den Todtenlisten die runden Zahlen nach der früher üblichen Weise corrigiren wollte. Man müßte dann auf beiden Seiten, d. h. bei den Listen der Lebenden wie bei jenen der Todten, die Correction vornehmen. Damit wäre aber Nichts gebessert und am Verhältniß nicht das Geringste geändert; es bleibt daher immer sicherer, die beiderseitigen Zahlen auch für die runden Jahre in ihrer ursprünglichen Form zu verwenden.

Brüssel, den 28. Sept. 1854.

J. E. Horn.

— Englische Blätter melden: Es ist mit ziemlicher Gewissheit nachgewiesen, daß das Feuer in der Gloucester Cathedral durch Selbstentzündung einiger mit Del und Terpentin getränkten baumwollenen Lumpen entstanden ist, welche die Arbeiter in einem Kirchenstuhle liegen ließen, nachdem sie dieselben bei Polirung des bischöflichen Thrones verwendet hatten.

A n z e i g e n.

Nachricht für Seefahrer.

In Folge einer Mittheilung von Seiten des Königlich Dänischen Consulats hieselbst hat das Königlich Dänische Marineministerium zu Kopenhagen in Verbindung mit dessen, am 4. Sept. a. e. erlassenen Bekanntmachung, welche bereits unterm 13. desselben Monats von der Handelskammer zur öffentlichen Kunde gebracht worden ist, ferner unterm 20. Sept. d. J. bekannt gemacht, daß das neue

Leuchtleuchtfeuer bei Assens

zum ersten Male am Sonntag, den 1. October d. J., $\frac{1}{2}$ Stunde nach Sonnenuntergang brennen wird.

Der Thurm, von welchem das Leuchtfeuer gezeigt wird, ist auf dem nördlichen Hafendeiche 23 Ellen von der äußersten Spitze desselben angebracht worden und ist weiß angestrichen. Die Höhe der Flamme über dem gewöhnlichen Wasserstande ist 20 Fuß.

Bremen, den 2. October 1854.

Die Handelskammer.

Bekanntmachung.

Eine vom Senate der Handelskammer gemachten Mittheilung zufolge, hat die franz. Regierung am 29. Septbr. bekannt gemacht, daß vom 12. Aug. an, alle Häfen, Rheden und Buchten im weißen Meere vom Cap Swiatoi Noss unterm 39° 47' östl. L. und 68° 10' N. Br. bis zum Cap Kamin unterm 43° 32' östl. L. und 68° 39' 12" N. Br., besonders aber die Häfen von Archangel und Onega durch eine hinreichende Macht der vereinigten franz.-engl. Flotte in strengen Blockadezustand gesetzt sind.

Außerdem wird bekannt gemacht, daß alle durch das Völkerrecht und durch die zwischen der französischen Regierung und den verschiedenen neutralen Mächten abgeschlossenen Verträge gerechtfertigten Maßregeln, in Betreff aller Schiffe, welche die bezeichnete Blockade verletzen würden, ergriffen und ausgeführt werden sollen.

Bremen, den 3. October 1854.

Die Handelskammer.

Aufstellungs-Gesuch. Ein junger Mann, 28 Jahre alt, unverheirathet und von rechtshaffenem Character, welcher augenblicklich bei einer Justizbehörde placirt ist, sucht eine Stelle als Comptor-Arbeiter zc. bei einer Feuer- oder Lebensversicherungsbank. Derselbe schreibt eine vorzügliche Hand und ist im Rechnungsfache vielseitig beschäftigt gewesen und darin sehr geübt, sowie er auch vom Registratordienst hinlängliche Kenntnisse besitzt.

Der Unterzeichnete ist gerne bereit, auf desfallsige Anfragen über die oben erwähnte Persönlichkeit genügende Auskunft zu ertheilen.

Bülow, in Mecklenburg, September 1854.

Steinhort,
Criminal-Actuar.

Herausgegeben unter Verantwortlichkeit von C. Schünemann's Verlagshandlung.