

Der Handel und die Wissenschaft im Zusammenwirken.

Ueber diesen Gegenstand bringt die Shipping & Mercantile Gazette vom 12. Dec. den nachstehenden lehrreichen Artikel.

Wir leben in einer Zeit des Fortschritts und der Erfindung, in welcher die Entdeckungen der Wissenschaft so schnell geschehen und ihre Erwerbungen so wunderbar sind, daß man aufgehört hat, über irgend ein vollbrachtes oder angekündigtes Wunder zu erstaunen. Solche Netzwerke von Eisenbahnen und electrischen Linien sind um und neben uns, solche wunderbare Röhrenbrücken und Glaspaläste begegnen unserm Starblich, daß die Aussicht auf Ueberbrückung des St. Lorenzstromes, auf Verbindung Americas mit Europa und Europas mit Asien und Australien durch electrische Drähte keine Ueberaschung verursacht. Man hat gelernt, von Könern reinen Goldes zu sprechen mit anscheinender Gleichgültigkeit. Dampfer von gigantischen Dimensionen, bestimmt, mit einer Schnelligkeit von 20 englischen Meilen die Stunde über die Wasser zu eilen, und betrachtet mit der Bevölkerung und Production irgend einer ganzen Stadt, sind im Bau begriffen, und doch hört man Keinen ein Wort des Erstaunens äußern. Wir transportiren große Truppenmassen mit ihren Rossen, Lebensmitteln und allen den formidablen Kriegsvorräthen tausende von Meilen ganz bequem und mit einer früher unerhörten Schnelligkeit, und wir rechnen dies als etwas, das sich von selbst versteht.

Der Wohlstand und das Gedeihen der Völker halten Schritt mit ihrem Fortschreiten in wissenschaftlicher Vervollkommnung, und der Handel gewinnt allenthalben durch die Entdeckungen und Erreichungen der Wissenschaft. So wie der Handel seine Verzweigungen nach fernern Gegenden des Erdballs ausdehnt, folgen Civilisation und Wissenschaft, seine notwendigen Dienerinnen, in dem Zuge mit. Eisenbahnen, Dampfschiffe, Gas und Electricität helfen alle dem Handel, schaffen vermehrte Erleichterungsmittel für den socialen und commerciellen Verkehr und dienen zur Förderung des erweiterten Fortschritts des Handels- und Geschäftsbetriebes.

Das Verpflichtetsein des Handels an die Wissenschaft muß jeder anerkennen. Dem stillen Denker, dem kühnen Experimentirer und dem praktischen Ingenieur ist er hauptsächlich verpflichtet für viele der ausgedehntesten Handelsfelder, für alle seine mechanischen Erleichterungen und Anwendungen, für die Entdeckung neuer Substanzen, welche zu einer ungeheuren Bedeutung für Künste und Manufacturen gestiegen sind, und für die Verwendung vieler unbenutzten und verworfenen Materialien zu den nützlichsten Zwecken. Jeder Zweig auf dem großen Felde der Wissenschaft hat etwas zur Förderung des Handels beigetragen. Die Botanik, Zoologie, Civil-Ingenieurkunst, Arzneikunde, Chemie haben jede durch die Forschung und Experimente ihrer Fachkundigen neue und weitere Pfade für den Handel eröffnet. Und es findet sich keine Grenze für dieses Feld der Entdeckung, denn die Preis-courante von heute, wird man finden, enthalten Hunderte von Artikeln, welche noch vor einigen wenigen Jahren unbekannt und ungeschätzt waren, und Küsten werden jetzt besucht und Länder zu dem Zweck wichtiger Niederlagen durchspäht, welche man früher vernachlässigt an der Seite liegen ließ, und wovon keiner jemals träumte, daß sie irgend etwas von Werth liefern könnten. Neue Kanäle der Rugbarkeit, neue Stützen für die Künste und Wissenschaften, neue Materialien für die Industrie und die Bedürfnisse des Verkehrs schließen sich tagtäglich auf, — eine Thatsache, welche bereits besprochen ward in einer gelehrten und sehr schätzbaren Abhandlung, welche unter dem Titel „Ueber ungewürdigte und unentwickelte Handelsartikel (on Unappreciated and Undeveloped Articles of Commerce)“ vorige Woche von dem Herrn W. L. Simmonds vor der Society of Arts vorgelesen ward. Das noble Schiff (wie schön und richtig bemerkt worden), welches heute von hier nach einem fernen Hafen abgeht, epitomirt (d. h. bringt im Auszug) 2000 Jahre. Die Fabrikate, womit es beladen ist, repräsentiren die Kunstgeschichte von Jahrhunderten des Versuchs und der Probe. Das Schiff selbst stellt den Gedanken und Scharfsinn von 30 Jahrhunderten vor. Die Kunst, welche dasselbe navigirt, indem sie mit den Winden spielt, Stürmen ausweicht oder trohet, die schnellsten Pfade auf der Wasserrunde sich aussucht, den Welthauch zu finden weiß, welcher hilft, und solche meidet, welche hindern, die Himmel liest, wie ein Buch, um Mitternacht am erleuchteten Wachttaufe steht und die stille Nadel belauscht und ohne Auge mitten durch die Bogen stürzt, so schnurstracks, als ob die Pforte jedes Hafens hell über den Ocean herüberschiene — diese Kunst ist das Erzeugniß der Zeiten.

Der Handel ist jederzeit die Mutter geographischer Entdeckungen. Es ist der Geist des Handels, der am ersten und vornean neue Meere durchdringt, unbekanntes Regionen erforscht und einem Menschen nach dem andern die gegenseitige Kunde seiner selbst und seines Characters, seines Landes und der Erzeugnisse desselben mittheilt. Eine der größten Wohlthaten, welche ein erweiterter Verkehr verleiht, ist seine Richtung und Neigung, neue Bedürfnisse zu veranlassen, neue Geschmäcke zu bilden und der Industrie frische Motive zu schaffen. In dem letzten Viertel des Jahrhunderts sind mechanischer Scharfsinn und wissenschaftliche Kunstgeschicklichkeit für den Fortschritt des Menschengeschlechtes beschäftigt gewesen. Auch ist die Dampfmaschine am Werk gewesen, sowie der Gedanke und Verstand des Men-

schens, und mit Rücksicht auf die merkwürdigen Entdeckungen und die Productivität der Arbeit betrachtet, war dies vielleicht die betriebsamste Epoch welche die Welt je gesehen. Wie vorwaltend ist jetzt der Hang, die Erleichterungsmittel des Verkehrs unter den Bewohnern der Erde zu vermehren und den Waarenaustausch zu fördern. Jedes Volk ist jetzt mit den rohen und manufacturirten Producten anderer Völker vertraut. Die entlegene Regionen des Erdballs sind nicht länger unbekannt, werden nicht länger gefürchtet. Beschwerclichkeit und Gefahr, diese beiden Vopanze und Bange-macher des Reisens sind aus dem Itinerarium fast verschwunden. Man macht jetzt Vergnügungstouren nach Indien, nach Californien und nimmt sich Rückbilletts nach Australien. Die Wissenschaft cooperirt — Barriere auf Barriere fällt, Ocean auf Ocean wird gemessen, und die Civilisation wie man hübsch bemerkt hat, von ihren Hülfsgenien, der Presse, der Dampfmaschine und dem electrischen Telegraphen begleitet, nimmt rasch jede auf einander folgende Wildniß und Wüste ein. Wie viel vom Fortschritt der Welt ist bewirkt worden durch den Einfluß der Schifffahrt und des commerciellen Verkehrs! Der Handel und die Künste haben die relative Lage der Völker umgewandelt. Einst auf einer Grundlage der Barbarei gestanden, ist jetzt fast Aller Stellung auf Freundschaft und Civilisation basirt. Die Wissenschaft hat viel bewerkstelligt für die Schifffahrt. Sie hat die Oceanen ausführlich auf Karten verzeichnet, die Grenzen von Land und Wasser genau bestimmt, gefährliche Riffe und Küsten gepölt, Untiefen sondirt, Leuchtfeuer, Landmarken und Baken für den Seemann errichtet und zu besserer weiterer Sicherheit Wasserbollwerke und Dämme gebaut und Boien hingelegt, um schwierige Fahrwasser zu bezeichnen. Die Wissenschaft hat Lauf und Richtung der Tiden und Strömungen ermittelt, hat Werkzeuge erfunden, wodurch der Segler gewarnt wird vor fast jeglicher Gefahr, worin er gerathen kann — erinnert an die Nachbarschaft von Eisbergen oder seine Nähe am Lande — und mittelst welcher er seine richtige Gelegenheit auf dem unermeßlichen Meere bestimmen kann. — Beinahe jeder Fluß und Hafen, welche er zu frequentiren Gelegenheit hat, ist sorgfältig gepölt und gemessen worden und er stellt jetzt seinen Cours so richtig nach dem Hafen seiner Bestimmung und wirft so sicher und wohlbehalten Anker, als ob er eine wohlbezeichnete Landstraße anstatt über eine pfadlose See gekommen wäre. Aber die Wissenschaft hat noch mehr als dies für ihn gethan, sie hat aus sorgfamen Beobachtungen Gesetze deducirt, durch welche er den Zerstörungen jener verwüstenden Ofkane entgehen mag, welche gelegentlich Ver-nichtung über alles innerhalb ihres Bereiches bringen, und hat ihn gelehrt durch zusammengesehtes oder Cirkelsegeln die Reise um die Welt in etwa weniger als der Hälfte der früher erforderlichen Zeit zu vollenden. Ja

Commerce spreads on every sea her sail,
And ploughs the wave before each passing gale.
Here, 'mid the City's hum, the Merchant stands,
And holds the thread connecting distant lands:
He speaks the word — at his commanding will
The thousand wheels of Industry are still!
He speaks the word — and at his will, once more
The sails of Commerce whiten every shore!

Auf allen Ocean breitet
Der Handel seine Segel aus
Und kühn auf wilden Wogen reitet
Er fort bei jedem Sturmgebraus.
Im Stadtlärm steht der Kaufmann schauend
Und hält den Faden in der Hand,
Den er, auf Glück und sich vertrauend,
Geknüpft an manches ferne Land,
Er spricht das Wort: da muß geschehen
Auf seinen Wink, wie er es will,
Und all die tausend Räder stehen
Der Industrie nun plötzlich still.
Er spricht das Wort: Was er geheißt,
Es eilet fort von Land zu Land,
Und wiederum aufs neue weißen
Des Handels Segel jeden Strand.

(Dr. Clements Uebersetzung.)

Die Bahn des Handels inmitten der Pfade der Natur ist nicht weniger wunderbar als unter denen der Geschichte und Wissenschaft.

Bald (bemerkt ein beredter Schriftsteller) findet er sich überwältigt in einem Simum, bald ersticht in der Dase, bald eingesperrt von den Eisbergen bald von der Wasserhose überschüttet, bald wird er von der Windstille gefesselt, bald unablässig fortgetragen vom Passatwind, bald zerbrochen auf der Klippe, bald reitet er fröhlich in den Hafen, bald ist er fort auf dem offenen Meere, wo Himmel und See allein dem Auge begegnen, bald fliegt er durch den hohlen Tunnel, wo Wolke und Baum und Woge gleich unsichtbar sind, bald jagt er einem nicht gesehenen Lande nach, der mysteriöse Spur des Magneten folgend, bald liest er in der Conjunction, dem Durch-

3, der Finsterniß und der culminirenden Sonne eine Instruction, wie auf Erden reisen soll. Und allen den Großthaten, wovon poetische Be- erung je geungen, sind sicherlch jene gewachsen, welche jeden Tag im nst des Handels vor die Augen der Welt treten. Der Jäger, der dem er, Elephanten, Löwen, Bären, Strauß und Kängaru nachsetzt, der iher, der nach Perlen sucht, der Fischer, der den Wallfisch bezwingt, der tallgräber, der die Bolzen und Miegel der Schaggewölbe der Natur ngt, der Seemann, der mit Wind und Meer zugleich ringet, der Inge- er, der den Berg aushöht und die Meerenge mißt, die Caravane, die durch die Sandwüste wagt, die Flotte, die den Wassern troget, der sfenzug, der sich durch die Klufft kämpft, und Alles was alte Dichter den konnten, um Ideen von Rytlopen und übernatürlichen Mächten

Dasein zu rufen, war wenig in Vergleich mit den flammenden Bun- n einer einnächtigen Messung und Betrachtung von Dudley Castle aus r eines eintägigen Studiums bei den magischen Bienenshöden von anchester. Dann schwingt sich der Handel auf das Kameel, uldig wie etwas Unbelobtes, jezt auf das Schiff, rüstig wie et- s Lebendiges, mit Segelflügeln und Magnetenfährte, jezt auf das flinke, htige Rosß, jezt auf den schläfrigen Büffel, jezt auf den sich fortquälent- t Kastwagen, jezt auf die fliegende Maschine, jezt auf das feste Maulthier, t auf das zitternde Dampfloot, bald folgt er dem fliegenden Fuß des nnthiers, bald zaubert er auf dem dunkeln Canal, bald fliegt er hin im zigen Canoe, bald rollt er in dem donnernden Train, bald schwirrt er f der Schwinge der Botentaube, bald klammert er sich an dem sich mmmenden Catamaran (Schiffbruchsloß) an.

Wir mögen wirklich der Welt Glück dazu wünschen, daß die Neigung einem engeren Verein zwischen der Wissenschaft und dem Handel stärker rd. Die Vortheile, die die Wissenschaft dem Handel gewährt, brauchen ne weitere Erörterung. "Der Handel (wie neuerlich der königliche Astro- m in London wohl bemerkt hat) erlangt Würde von seiner freundschaft- en Verbindung mit der Wissenschaft, und er hat mächtiger als irgend einziger anderer Einfluß zu tiefgehender Untersuchung und wissenschaft- licher Forschung mitgewirkt.

Zur Statistik Berlins.

Aus dem so eben erschienenen höchst interessanten Jahresbericht des statisti- schen Amtes im Polizei-Präsidium zu Berlin für 1853 dürften unten folgende tizen von allgemeinem Interesse sein. Wenn es gleich nicht in der Macht i statistischen Amtes lag, schon das Bild einer vollständigen Statistik Ber- s zu geben, so liegen doch Materialien über mannigfache Gegenstände vor, Witterung, Wasserstand, Bevölkerung, Wohnungen, Nahrungsverbrauch, iter- und Schiffsverkehr, Postverkehr, Versicherungsanstalten, Wohlthätigkeits- eiten, Hospitäler, Rechtspflege u. s. w. — Der mittlere Stand des Ther- mometers betrug im Minimum 3, 51° Réaum., im Maximum 9, 29° Réaum. Nach der am 3. Decbr. 1852 erfolgten Naturalaufnahme der Bevölkerung ulti Berlin excl. der 15,112 starken Garnison 423,846 Seelen.

Im Laufe des Jahres 1853 vermehrte sich die Bevölkerung:
 1. durch Ueberfluß der Geburten um 2,656 "
 2. " " zugezogener Personen um..... 4,017 "
 Zusammen um... 6,673 Seelen

Am Schluß des Jahres 1853 Summe...430,519 Seelen.
 Von 2500 Niederlassungsgesuchen wurden 1300 genehmigt. Die Zahl der ngewanderten aus dem Auslande, denen Naturalisationsurkunden ertheilt sind, rug 141, der Ausgewanderten, Berliner Einwohner, denen Entlassungsscheine heilt sind, 95. Die Zahl aller angekommenen Fremden, excl. der Durch- sendenden, betrug 210,751 Personen (7482 weniger als 1852), der Abreisenden rug 249,612, darunter 21,933 mit Pässen abreisende Einwohner Berlins 31 mehr als 1852). Die Anzahl der Geburten betrug 15,110, worunter 222 heliche, was ein Verhältniß von 1 : 6⁸³ ergibt. Auf 25³¹ Geburten kam e Todtgeburt, gegen 23³⁷ im Jahre 1842. Die Ziffer der Todesfälle (incl. Militärs) erreicht 12,438. Die Mortalität verhielt sich zur Einwohnerzahl wie 35³, die des männlichen zum weiblichen Geschlecht wie 51⁹ zu 48, während Zahl der Personen männlichen Geschlechts zu der weiblichen Geschlechts sich hielt wie 49⁷ zu 50². Auf 100 Geburten kamen 80 Todesfälle. An der opera starben 876 Personen. Die Zahl der Selbstmorde betrug 126 (18 we- er als 1852), die der Berunglückungen 145. Copulirt wurden 3801 Ehe- re. Auf 116⁴ Einwohner kam eine Ehe (gegen 96⁷ im Jahre 1851). Die ulust, die seit 1848 nachgelassen hatte, war 1853 in Zunahme begriffen, wo) Wohngebäude (darunter 229 Vorderhäuser) gegen 310 im Jahre 1852 er- zt wurden; außerdem betrug der Zuwachs von Gebäuden zu gewerblichen ecken 134, von Dampfkeßeln 38. Die Gesammtzahl der Grundstücke (incl. Kirchen, 111 Buden, Scheunen u.) war 8917 (gegen 8816 im Jahre 1853), Zahl der Wohnungen 83,220, der Gesammt-Miethswerth aller Wohnungen 49,897 ₰ (452,970 mehr als 1852); hiervon standen leer 1015, mit einem ethswerth von 95,355 ₰. Wegen Armuth waren unbesteuert 13,954, mit

einem Miethswerth von 526,159 ₰. Von den 83,220 Wohnungen waren im Miethspreise von 1—100 ₰, 74⁶⁰ 0/0 (gegen 75⁶⁵ 0/0 im Jahre 1852). Die Zahl der Wohnungen unter 40 ₰ hat sich vermindert; die größte Zunahme hat die Zahl der Wohnungen im Preise von 51—75 ₰ erfahren. Das Soll-Einkommen aus der Haus- und Miethsteuer war 768,515 ₰, das wirkliche 738,074 (gegen 742,092 und 709,376 des Jahres 1852.) —

An eingeführten Mehl- und Backwaaren ergibt sich die Centnerzahl, nach Abzug der wieder ausgeführten, von Weizen 138,664 Centner und an Roggen 449,410 Ctn., also durchschnittlicher Verbrauch für jeden Civil-Einwohner an

Weizen..... 35²/₁₀ T
 Roggen.....113⁷/₁₆ "

Zusammen 149¹/₁₆ T

An Schlachtvieh wurde beim Eingange versteuert: Ochsen 18749 Stück, Kühe 12,371, Rätter 54,907, Hammel, Schafe und Ziegen 130,422, Lämmer 1200, Schweine 79,539, Ferkel 229. Sämmtliches Schlachtvieh ergibt ungefähre 342,481 Ctn. Fleisch. An Fleisch- und Fettwaaren verblieben von der Einfuhr in Berlin 17,710 Ctn. Der Fleischverbrauch stellt sich für jeden Kopf (incl. des Militärs) auf jährlich ca. 87 T der Bedarf einer Woche ist 6783 Ctn., eines Tages 966 Ctn. Pferdefleisch wurden 1316 Ctn. verkauft (gegen 1664 im Jahre 1852.) Der Netto-Ertrag der Mahlsteuer war 634,245 ₰ der Schlachtsteuer..... 548,259 "

Zusammen: 1,182,504 ₰

An Wildpret wurde eingeführt: Wilde Gänse 4543 Stück, Rothwild 833, Damwild 590, Schweine 124, Mehe 3075, Frischlinge 36, Fasanen, Schnepfen u. 4475, Hahn 54,904, Zimer- und Keulen von Wild in geringerer Anzahl. Der Betrag der Wildpretsteuer war 9936 ₰, der Braumalzsteuer 89,542 ₰, der Maisch- steuer 10,801 ₰. An Schankstätten waren im Polizei- und Landrevier vorhan- den für Branntwein 212, Bier 1417, Caffee 46, Caffeehäuser für höhere Stände 164, Weinhäuser 102, mit Schank verbundene Conditoreien 104, Gasthöfe mit Ausspannungen 159, Kleinhandlungen mit Getränken 892. Die Zahl der Brannt- weinschenken hat abgenommen.

Auf die Getreidemärkte kamen folgende Quantitäten:

	Weizen		Roggen		Gerste		Hafer		Erbsen		Linsen	
	W. Sch.	M. Sch.	W. Sch.	M. Sch.	W. Sch.	M. Sch.	W. Sch.	M. Sch.	W. Sch.	M. Sch.	W. Sch.	M. Sch.
Zu Lande	1315	—	5529	12	1583	—	6647	—	239	—	18	12
Zu Wasser	14611	8	23931	5	4285	6	7311	6	523	14	19	10
Auf Eisenbahnen	8381	19	5140	20	1628	16	11524	13	748	28	107	8
Zusammen:	24308	3	34601	13	7496	22	25682	19	1510	8	145	6
Ausgegangen:	5955	14	15353	5	3648	12	1569	9	76	5	1	2
Blieben in Berlin	18352	13	19248	8	3848	10	24113	10	1434	3	144	4
	Weizenmehl			Roggenmehl			Landbrod					
Eingegangen	123,157 ³ / ₄ Ctr.			282,329 ¹ / ₂ Ctr.			148,048 ² / ₁₆ Ctr.					
Ausgegangen	502 ¹ / ₁₂ "			46 ⁷ / ₁₁ "			97 ¹ / ₁₀ "					
Blieben in Berlin	122,654 ⁵ / ₆ Ctr.			282,282 ¹⁹ / ₂₂ Ctr.			147,951 ¹ / ₁₆ Ctr.					

Auf dem Viehmarkt wurden zum Verkauf gestellt 21,329 Ochsen, 9810 Kühe, 84,029 Schweine, 216,957 Schafvieh, 44,684 Rätber.

Der Wollmarkt ist gegenwärtig der größte in Deutschland. Es kamen 1853 102,444 Ctr. zu Markt, von denen 26,546 unverkauft blieben. Der Gedumsatz betrug ca 7—8,000,000 ₰. — Der Durchschnittspreis für 1 Scheffel Weizen war 3 ₰ 1¹/₂ Sgr., Roggen 2 ₰ 10³/₄ Sgr., große Gerste 1 ₰ 24¹/₂ Sgr., kleine Gerste 1 ₰ 22¹/₄ Sgr., Hafer 1 ₰ 8¹/₂ Sgr., für 1 T Rindfleisch 3 Sgr. 9¹/₂ Pf. Schweinefleisch 4 Sgr. 7 Pf., Hammelfleisch 3 Sgr. 3³/₄ Pf., Kalbfleisch 3 Sgr. 2³/₄ Pf., 1 T Butter 8 Sgr., 1 Schock Eier 24 Sgr. 4¹/₂ Pf., 1 Scheffel Kar- toffeln 24 Sgr. 1¹/₃ Pf. Die Berliner Preise betragen wenig mehr, als die Durchschnittspreise des gesammten preuß. Staats.

Die Klasten Büchekloben kostete im Durchschnitt 10 ₰, Birken 8 ₰ 11¹/₄ Sgr., Eichen 7 ₰ 22¹/₂ Sgr., Büchen-Knäppel 9 ₰ 7¹/₂ Sgr., Birken 6 ₰, Eichen 5 ₰ 7¹/₂ Sgr., Dorf 4 ₰ 25 Sgr. Die Tonne große engl. Steinkohlen 1 ₰ 16¹/₂ Sgr., kleine Schmiedekohlen 1 ₰ 12¹/₂ Sgr., schles. Steinkohlen 1 ₰ 7¹/₂ Sgr., böhm. Braunkohlen 22¹/₂ Sgr., märkische 16¹/₄ Sgr., Gas-Coaks 1 ₰, engl. Schmelz-Coaks 25 Sgr.

Die Zahl der Schiffer war 111, der Schiffsgesäße 437, außerdem 264 der Holz- und Torfhandlter. Es sind A. Schiffsgesäße:

	eingegangen		ausgegangen		durchgegangen		überhaupt	
	1853	1852	1853	1852	1853	1852	1853	1852
1. B e l a d e n	21,146	21,605	2898	2917	2964	3398	27,008	27,920
Mithin 1853 weniger	459	—	19	—	434	—	912	—
2. U n b e l a d e n	776	816	18,328	19,267	936	1153	20,040	21,236
Mithin 1853 weniger	40	—	939	—	217	—	1,196	—
B. B e l a d e n e F l o ß h ö l z e r :								
1853	26	—	—	—	15	—	41	—
1852	45	—	—	—	1	—	46	—
C. A n d e r e F l o ß h ö l z e r :								
1853	26,706	—	90	—	29,746	—	56,542	—
1852	17,479	—	1	—	31,007	—	48,487	—

39 Schiffgefaße führten die sächsische Flagge, 24 die anhaltische, 18 die hannoversche, 124 die mecklenburgische, 26 die Hamburger und 88 die dänische. Es waren 722 Fuhrleute mit 3913 Pferden vorhanden, 9 Omnibuslinien mit 39 Wagen, 990 einspännige, 3 zweispännige Droschken, 78 Nachdroschken (im Ganzen 1074), 444 Thorpersonenwagen. Summe aller concessionirten Fuhrwerke 1554. — Es gingen 4,389,011 Briefe ein, Pakete ohne angegebenen Werth 613,522. Briefe und Pakete mit declarirtem Werth 612,040; durch die Briefträger wurden bestellt 6,159,478.

Die mineral. und metallischen Hütten und Fabriken producirten an Geldwerth:

Benennung des Werks	Jahr	Anzahl der Arbeiter
Eisengußwaaren und Maschinen	3,456,750	3165
Große Kupferwaaren und Hämmerarbeit	385,000	252
Berliner Messingwerk	190,000	27
Zinkgießerei für Kunst und Architektur	unbestimmt	27
Stückel- und Neusilberwaaren	75,000	100
Neusilbermaschinen	18,000	15
Präge-Anstalt und Silberwaaren	111,500	103
Gold- und Silbermanufaktur	14—16000	—
Chemische Produkten-Fabriken	77,900	75
In Alt-Moabit		
Eisenguß und Maschinen	300,000	270
Schmiedeeisen, Eisenblech	952,600	500
Stabeisen	10,000	4

Die niedrigsten, mittleren und höchsten Lohnsätze der Arbeiter in den wichtigsten Gewerken und Fabriken lassen sich so angeben:

Lohnsatz	höchster mittl. niedr.		
	höchster	mittl.	niedr.
Bäckergefelln	2 1/3	1 1/2	1 mit freier Wohnung und Verköstigung.
Buchbinder, Kammacher, Tischler etc.	4	3 1/2	3 ohne Verpflegung
Handwerksgesellen	1 1/2	1 1/4	1 mit Verköstigung
Goldschmiede	7 1/2	5	2 1/2 ohne "
Hutmacher	7	4	3 " "
Stubenmaler	6	4 1/2	3 1/2 " "
Maurergefelln und Zimmerleute, je nach der Länge und Kürze des Tages, 17 1/2—22 1/2 Sgr. pr. Tag.			
Schlächter	2	1	1/2 ohne Kost
Schmiede	6	4	3 1/2 " " u. Schlafstelle
"	3	2	1 1/2 mit " "
Schneider	6	3 1/2	2 1/2 ohne Verpflegung
"	2	1 1/3	2/3 mit " "
Schuhmacher	4	3	2 ohne "
Baumwollenfabrikanten:			
Webergesellen	5	4	3
Kattanschere und Appreteure	3	2 1/2	2
Mädchen zum Franzenknüpfen	2	1 1/3	1 1/6 und bei den Maschinen
Kinder als Schußjungen	1 1/4	1	2/3 und am Spulrade
Eisengießereien:			
Modelleure	10	8	6
St. leure	8	6	5
Former und Gießer	10	8	5 meist in Accord
Modellstecher, Vergolder, Schloffer und Schmiedegesellen	6	5	4
Fabrikarbeiter	4	3 1/2	3
Kattunfabrik und Druckerei:			
Chemiker	—	—	800—1500 jährlich
Werkmeister	10	—	8
Graveure	10	—	6
Formstecher	6	—	5
Walzendrucker	9	6	4 1/2
Perrotinendrucker	8	6	4 1/2
Handdrucker	4	3	2 1/2
Musterzeichner	12	10	—
Maschinenmeister	—	—	6 durchschnittlich
Fabrikarbeiter	—	—	3 " "
Arbeiterinnen	1 1/2	—	1
Streichjungen	1	—	2/3
Mechaniker und Maschinenbau-Anstalten:			
Schmiedegesellen	12	10	8
Fabrikarbeiter	8	5	4
Tagelöhner	3	—	2 1/2

Selbständige Handarbeiter ohne dauerndes Lohnverhältniß, männliche und weibliche, gab es 20,313 (gegen 14,272 im Jahre 1846).

Der Gesindebestand, sowohl männl. als weibl. Dienstboten war 1846 29,505 Personen, ein Dienstbote auf 13 1/7 E. od. 75 3/8 % der Gesamtbev. 1849 27,858 " " " " 14 40 " " 6 04 " " " " 1852 30,128 " " " " 14 00 " " 7 18 " " " "

Bei der städtischen Feuer-Societät (Immobilien-Versicherung) waren im Bild der Stadt versichert:

8632 Grundstücke zu 131,469,900 \mathcal{F} gegen
8552 " " 128,997,650 " im Jahre 1852.

Zum Ersatz der Schäden wurden ausgeschrieben 1 1/4 Sgr. vom 10 Versicherungssumme = 59,191 \mathcal{F} 3 Sgr. — Bei auswärtigen Feuerassuranzgesellschaften war für die Summe von 76,430,498 \mathcal{F} (969,322 mehr als versichert, und sind für Brandschaden verausgabt 15,842 \mathcal{F} (831 1/2 \mathcal{F} mehr 1852). 282 Feuerbrünste (13 große, 17 mittlere, 252 kleine) ereigneten sich

Die nicht zünftigen Kranken- u. Sterbekassen zählten 56,355 Mitglieder mit Vermögen von 201,790 \mathcal{F} . Am Schlusse des Jahres 1853 hatten die 54 Krankenkassen des Gewerks-Kranken-Vereins 14 Gewerksärzte u. 26,150 Mitglieder, von den Laufe des Jahres 18,626 erkrankten, eine Einnahme von 8748 \mathcal{F} und eine Ausgabe von 8539 \mathcal{F} , also Bestand am 1. Jan. 1854 209 \mathcal{F} . Die Berliner Lebensversicherungs-Gesellschaft weist Ende 1853 nach einen Bestand der Beiträger von 7470 Pers. mit 8,708,100 \mathcal{F} . An Versicherungen wurden eingekassirt 330,306 \mathcal{F} , für Sterbefälle bezahlt 210,500 \mathcal{F} . Als Gesamtfond blieb 2,757,6 nachdem 67,749 \mathcal{F} des Ueberschusses von 1848 zur Vertheilung gekommen u. Der reine Ueberschuß für 1853 war 90,969 \mathcal{F} . — Die preuß. Rentenversicherungsanstalt besaß Ende Decbr. 1853 ein Vermögen von 6,908,009 \mathcal{F} . Die gebildete 15. Jahreshesellschaft besteht aus 5817 Einlagen mit einem Capital von 94,388 \mathcal{F} . In die städtische Sparkasse wurden gelegt 394,511 1/2 \mathcal{F} , gezahlt 274,606 \mathcal{F} ; die Forderung der Interessenten am Schlusse des Jahres war 1,233,044 \mathcal{F} (156,898 mehr als 1852). Wegen niedrigen Course Staatspapiere hatten 1,064,257 1/2 \mathcal{F} in Documenten im Bestande der Kasse dem Course vom 31. Decbr. 1852 nur einen Werth von 1,018,490 \mathcal{F} . Der sammtliche Kassenbestand betrug 1,255,524 \mathcal{F} , so daß nach Abzug des Guthabens der Interessenten ein Ueberschuß von 22,480 \mathcal{F} blieb. Der Reservefond betrug 24,497 \mathcal{F} (gegen 99,182 \mathcal{F} im Jahre 1852.) — 22 Sparvereine zählten 50,000 Sparere, die 7757 \mathcal{F} (incl. Zinsen und Geschenke) ersparten, die dieselben in Geld, theils in Naturalien und Brennmaterial, die gemeinsam angekauft u. zurückerhielten. Das Jahr 1852 wies nur 1335 Sparere mit 7063 \mathcal{F} Ernissen auf. Im Allgemeinen machen jedoch diese Vereine mehr Rück- als Schritte. — Das Königl. Leihamt machte folgende Pfandgeschäfte:

Stückzahl	Betrag der Darlehen
289,164	957,015 \mathcal{F}

Wiedereingegangen sind:

a) durch Einlösung	291,466 Stück, Betrag 946,763 1/2 \mathcal{F}
b) durch Verkauf pr. Auction	8,715 " " 24,298 "

Summa: 300,181 Stück, Betrag 971,061 1/2 \mathcal{F}

10 Privat-Leihanstalten liehen auf 243,632 Pfänder 247,547 \mathcal{F} .

Statistischer Jahresbericht der Central-Commission für die Rheinschiffahrt vom Jahre 1853.

Wirklich ist kurz vor Schlusse des Jahres 1854 der Jahresbericht der Rheinschiffahrts-Centralcommission für 1853 erschienen; 110 Seiten Quartformat und sehr dürftiger typographischer Ausstattung, der man nicht ansieht, daß die Buchdruckerkunst seit dem Tode ihres Mäcchens um bald vier Jahrhunderte fortgeschritten ist.

Vom Jahre 1854 werden wir, wenn es gut geht, nach Ablaufe 365 Tagen zu hören bekommen. Der Artikel 93 der unter den Uferstaaten des Rheins geschlossenen, auf die Schiffahrt dieses Stromes sich beziehenden Uebereinkunft vom Jahre 1831 bezeichnet die Beschäftigung der Central-Commission. Sie soll Erkundigungen über die Art einziehen, in welche die Bestimmungen der Uebereinkunft befolgt werden, neue Bestimmungen vorschlagen, den betreffenden Behörden die Beschleunigung der Arbeiten empfehlen, umständlichen Bericht über den Zustand der Rheinschiffahrt abstaten und die bei ihr geführten Prozesse in letzter Instanz entscheiden. Man kann nicht behaupten, daß die Central-Commission ihr untergebenen Behörden in Bezug auf die Beschleunigung der Arbeit mit musterhaftem Beispiel vorangeht. So werthvoll und inhaltreich ihre jährlichen Berichte sind, wird die praktische Anwendung derselben durch die verspätete und nur für einen engen Kreis berechnete öffentliche Veröffentlichung doch beinahe unthunlich gemacht. Seit 36 Jahren, im Jahre 1818 erschien der erste Bericht, hat sich darin auch gar nichts geändert. Die Commission giebt ihr schätzbares Material mit derselben Fähigkeit wie damals, wo im September oder im October der Bericht über das vorhergehende Jahr zu erscheinen pflegte. Wenn sich nicht an andern Zeiten der Zeit der befristete Gang des Lebens auch auf dem Rhein kundgeben an dem gemächlichen Schritt der statistischen Jahresberichte der Central-

mission sieht man immer noch nicht, daß wir in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts stehen. Nur insofern ist ein Fortschritt eingetreten, als Berichte seit dem Jahre 1840 nicht mehr lithographirt, sondern im Satz druckt werden. Die Anordnung des Materials hat seit der ersten Ausgabe wenig wesentliche Veränderungen erfahren, und läßt für den praktischen Gebrauch manches zu wünschen übrig.

In Ermangelung von genauen Nachrichten jüngeren Datums, werden die folgenden, der angeführten Quelle entnommenen Mittheilungen über Schiffs- und Güterbewegung auf dem größten deutschen Strome nicht willkommen sein. Eine wichtige Erscheinung ist das allmähliche Zurückgehen der Segelschiffahrt gegen den Dampf. Man erblickt kaum noch Rheinschiff mit vollen Segeln die Kraft des Windes benutzend.

Die vertrags- und regelmäßigen Rangfahrten der Segelschiffe zwischen einzelnen Häfen bestehen zwar noch, und der Handelsstand schließt sich noch hiezu mit den f. g. Veurschiffen Contracte ab, allein die Mehrzahl dieser Schiffe läßt sich vom Dampf ins Schlepptau nehmen. Von Mannheim fahren 25 Veurschiffer. Die Kölner Commission des Schifffahrtsvereins schloß mit 87 Segelschiffen Verträge für die Fahrten nach Trier, Koblenz, Bingen, Mainz, Nieder- und Obermain, Mannheim, Heilbronn und Canad. Diese 87 Schiffe machten im Laufe des Jahres 1853 245 Schiffsreisen und transportirten 627,970 Ctr. Güter. Aber nur 72 Reisen wurden ohne Dampf, meistens mit Pferden, 173 dagegen mit Hilfe von Remorqueuren zurückgelegt.

Die vereinigten Kölner und Düsseldorfer Dampfschiffverkehrs-Gesellschaften förderten mit 29 Dampfschiffen zwischen Straßburg und den holländischen Häfen 956,674 Personen und 891,138 Ctr. Güter auf 4,494 Reisen.

Die niederländische Gesellschaft machte mit Personendampfmaschinen 310 Reisen von Rotterdam nach Mannheim und umgekehrt, und mit Güterschiffen 42 Reisen auf derselben Strecke, wobei sie beförderte 119,590 Personen und 582,220 Ctr. Güter.

Die Pfälzer Gesellschaft machte mit 2 Dampfmaschinen zwischen Kampfen und Köln 71 Reisen und beförderte 2,110 Personen und 54,906 Ctr. Güter. Die Schiedamer Gesellschaft fuhr zwischen Rotterdam und Emmerich 260 Mal und beförderte 3,013 Personen und 10,834 Ctr. Güter.

Die Bayerische Maindampfmaschinen-Gesellschaft zu Würzburg machte zwischen Frankfurt und Köln 100 Reisen und transportirte 2,664 Passagiere und 54,227 Ctr. Güter.

Die beiden Frankfurter Dampfboote legten zwischen Frankfurt und Bingen 326 Fahrten zurück, transportirten 45,963 Personen und 37,732 Ctr. Waaren. Außerdem wurde der Localverkehr zwischen Köln und Mühlheim, Düsseldorf und Neuß, Bonn und Königswinter, Koblenz und Valenar, Mainz und Biberich durch eine kleine Dampfbootflotte unterhalten.

Eine ungeheure Thätigkeit entwickelte die Dampfschleppschiffahrt. Die Kölnische Gesellschaft beförderte mit 5 Dampfmaschinen und 32 eisernen Güterschiffen und Segelschiffen 4,210,484 Ctr. und zwar 3,166,619 Ctr. zu Berg und 1,043,865 Ctr. zu Thal.

Die Düsseldorfer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft schleppte mit Remorqueuren und 12 eisernen Gütern und verschiedenen gemieteten Segelschiffen 1,170,116 Ctr., davon 1,107,075 Ctr. zu Berg und 3,041 Ctr. zu Thal.

Der Mainzer Dampfmaschinen-Gesellschaft transportirte 498,167 Ctr. und zwar 399,333 Ctr. zu Berg und 98,834 Ctr. zu Thal.

Die Frankfurter Actien-Gesellschaft für Rhein und Main beförderte 2,201,374 Ctr.

Die Bayerisch-Pfälzische Dampfmaschinen-Gesellschaft schleppte mit 3 Dampfmaschinen und 3 eisernen Rähnen und fremden Segelschiffen 925,657 Ctr. Die Mannheimer Gesellschaft endlich 326,366 Ctr.

Die nach Art. 53 der Uebereinkunft vom Jahre 1831 verordnete Untersuchung und Tauglichkeits-Anerkennung der zur Rheinschiffahrt bestimmten Fahrzeuge erstreckte sich im IV. Bezirk (Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht) auf 394 Schiffe; im III. Bezirk (Wesel, Ruhrort, Duisburg, Düsseldorf, Köln, Coblenz) auf 433 Schiffe; im II. Bezirk (Bingen, Mainz, Borms) auf 552 Schiffe und im I. Bezirk (Mannheim, Straßburg) auf 36 Schiffe.

Gegen die starke Zunahme von eisernen Schiffen sind in neuerer Zeit viel Bedenken laut geworden. Ueber Stärke des Eisens und Construction der eisernen Schiffe bestehen bis jetzt keine besondern Vorschriften. Die Anzahl der im Jahre 1853 vorgekommenen Unglücksfälle ist außerordentlich groß. Von den Inspectoren des 1. und 4. Bezirks sind darüber keine officielle Angaben gemacht, aber der Inspector des 3. Bezirks führt allein 2 Dampfmaschinen und 5 eiserne Schleppschiffe, sowie 23 Segelschiffe und 2 größere Rachen an, welche mit der Ladung gesunken sind. Bei dem großen Interesse, welches die See- und Fluß-Versicherungsgesellschaften an der Rheinschiffahrt haben, wäre es für sie wohl interessant, den Werth der verloren gegangenen Schiffe und Waaren kennen zu lernen. Der Bericht sagt darüber nichts und beobachtet auch über den bekannten Umstand zu schweigen, daß die Zollformalitäten bei Schiffen, welche mit unverzollten Gütern stranden, so wenig den Umständen angepaßt werden, daß die Möglichkeit der theilweisen Rettung havarirter Güter durch sie in der Regel verfehlt werden.

Dagegen gibt der Bericht über die Ausgaben für Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit des Stroms genauen Aufschluß.

Im Jahre 1853 wurden verwendet:

	Fr.	Gr.
Von Frankreich in den beiden Departements	830,000	—
„ Baden	1,094,779	60
„ Baiern	126,353	82
„ Hessen	109,592	15
„ Nassau	86,063	57
„ Preußen	888,163	75
„ den Niederlanden	1,028,216	14
	4,163,169	3

Die Anzahl der beladenen Fahrzeuge, welche im Jahre 1853 bei den folgenden Rheinzollämtern ab- und vorbeifuhren, betrug zu Berg und zu Thal:

Zollamte	Schiffe von 50 bis 1500 Ctr. La- dungsfähigkeit		Schiffe von 1500 bis 3500 Ctr. La- dungsfähigkeit		Schiffe v. 3500 C. u. darüber La- dungsfähigkeit		Im Ganzen
	Alt-Breisach	Strasbourg	Neuburg	Mannheim	Mainz	Cassel	
Alt-Breisach	164	—	—	—	—	—	164
Strasbourg	366	—	—	—	—	—	366
Neuburg	578	140	167	—	—	—	889
Mannheim	5361	824	780	—	—	—	6965
Mainz	9275	2068	1407	—	—	—	12750
Cassel	—	—	—	—	—	—	10903
Coblenz	19935	2575	3032	—	—	—	25052
Emmerich	3715	3240	2713	—	—	—	9668
Lobith	3814	3386	2492	—	—	—	9692

An zollpflichtigen und zollfreien Waaren wurden abgefertigt bei den Rheinzollämtern:

	zu Berg Ctr.	zu Thal Ctr.
Alt-Breisach	—	26,992
Strasbourg	202	102,759
Neuburg	618,537	67,516
Mannheim	1,396,415	2,905,978
Mainz	6,827,440	2,813,017
Cassel	7,463,836	3,648,604
Coblenz	7,400,390	4,888,194
Emmerich	4,904,245	8,342,753
Lobith	4,892,191	8,323,340

Im Allgemeinen ist der Verkehr des Jahres 1853 günstiger gewesen als der vom Jahre 1852. In diesem Jahre 1854 dürfte sich jedoch, besonders im Güterverkehr, eine sehr bedeutende Zunahme herausstellen.

Die edelen Metalle, insbesondere Silber.

Die Verfälschung unserer Silbermünze, autorisirt vom Congres — heißt es in der „Newyork“ Shipping- & Commercial-List vom 11. Nov. d. J. —, hat in großem Maße den enormen Abzug gehemmt, welcher ernstlich drohte, die letzte Unze dieses edlen Metalles unserm Lande zu entziehen. Doch hat das Gegenmittel bloß als partielle Kur gewirkt, da noch stets ein bedeutendes Mißverhältnis stattfindet zwischen dem vorhandenen Vorrath und dem erforderlichen Betrag zum Bedarf des Handels als circulirendem Medium, und der Erfordernissen der mancherlei Anstalten, welche sich derselben zu Manufacturzwecken bedienen. Die mit dem Silberbetrag verglichene große Masse Goldes, welches die Minen in den letzten 5 Jahren geliefert, brachte den Wechsel in dem relativen Werthe beider hervor, welcher als die Hauptursache des Silbermangels operirte, und da es wahrscheinlich ist, daß dieses Uebergewicht im Ertrag der Goldminen noch einige Zeit fortauern wird, so wird noch immer Anlaß vorhanden sein, zu außerordentlichen Auswülfemitteln zu greifen, zur Herbeischaffung eines hinlänglichen Vorraths von weißer Münze, um dem Bedarf des Handels und Geschäftsbetriebes entgegen zu kommen.

Doch lassen sich noch zwei andere Ursachen des Silbermangels darthun. Amerika hat einen im Aufwachen begriffenen weitreichenden Handel mit China, und die Thatsache, daß China Goldmünze nicht als Geld gelten läßt, eröffnet unserer Silbermünze einen Auslauf, der keinesfalls geringfügig ist. Es ist wahr, daß der drain in diesem Revier immer bei uns gewesen, wie bei allen andern Völkern, doch neuerlich ist derselbe in Folge der reichend schnellen Zunahme des amerikanischen Verkehrs mit jenem großen Kaiserreich stärker gewesen, während es im Anblick der Communication, die sich jetzt zwischen den respectiven Regierungen aufthun, und der noch größeren Erleichterungen für Handel und Wandel, wovon man erwarten darf, daß sie erfolgen werden, leicht sein muß, wahrzunehmen, daß die „himmlischen“ Kaufleute sich als gewaltige Abforbenten des edlen Metallumschlages bewähren werden. Indessen schafft der Gebrauch des Silbers in den Künften einen formidableren Feind der Silbercirculirung. Der jährliche Consum durch Silberschmiede allein zu häuslichen Zwecken ist ein Punkt,

der, wenn man ihn in Zahlen dargestellt vorführt, ohne Zweifel viele in Erstaunen setzen würde. Diese Zahlen sind wir gegenwärtig nicht im Stande zu geben, doch hat wohl niemand zu bemerken ermangelt, daß ungeachtet der vielen Substitute für Silber, welche die Schmiede durch die Legirung der verschiedenen Metalle befähigt gewesen sind, zu den vollkommensten Conterfeis zu verarbeiten, die Nachfrage nach dem reinen Metall noch immer ungeheuer groß ist, während hunderte von Thalern Tag für Tag eingeschmolzen werden von Etablissements, welche vergleichungsweise ein mäßiges Geschäft betreiben. Da wir in Verfeinerung fortschreiten und die Wohlthaten des Luxus annehmen, welche Wohlstand und Reichthum bewirken, so mögen wir selbstverständlich auch einen verhältnismäßigen Fortschritt in dem Gebrauche von Silber erwarten, so daß wir hier jederzeit einen erschöpfenden Abzug aus unserm Silbermünzbelauf haben müssen.

Soll der relative Werth von Gold und Silber jemals hergestellt werden, so daß ein hinlängliches circulirendes Medium des letzteren Metalls gegeben wird — und man kann annehmen, daß eine solche Metallgangbarkeit etwas Wesentliches für die höchste Entwicklung commerciellen Gedeihens ist — so wird es nothwendig für uns, unsere Aufmerksamkeit auf die Silberproduction zu wenden. Und es lassen sich Gründe vorbringen, woraus erhellet, daß sich die Silberproduction als eben so einträglich, wenn nicht noch einträglicher, bewähren müßte, als die Goldproduction. Das Silbergraben, was wir von unbestreitbarer Autorität wissen, liefert im Allgemeinen in sichererer Weise als Goldgraben der regelmäßig und geschickt verwendeten Arbeit einen belohnenden Ertrag. Die Silberadern nehmen in der Regel an Größe und Reichthum zu, so wie man tiefer in die Erde dringt, während dahingegen beim Golde die Lager äußerst unregelmäßig sind und dieselben wohl ebenfowohl auf oder nahe an der Erdoberfläche, als in größeren Tiefen anzutreffen sind. Wir sind des sichern Glaubens, daß der nordamerikanische Continent reicher an Silbererzen als an Gold ist und daß der Tag nicht sehr fern ist, daß dieses Factum ein unbezweifeltes sein wird. Vielleicht wird man finden, daß Californien selbst eben so viel Silber als Gold enthält, obgleich es nicht ersprießlich sein mag, es zu graben, bevor der Preis der Arbeit, was ein großer Punkt beim Silberminen ist, einen viel niedrigeren Stand, als derselbe jetzt in jenem Lande hat, erreicht haben wird.

Mit dem, was zuletzt gesagt worden über die Nothwendigkeit der Silberproduction, stimmt der im „San Francisco Herald“ vom 30. Septbr. d. J. enthaltene Bericht von neuentdeckten ungeheuren Gold- und Silberlagern im nördlichen Theil von Mexico überein, den wir hier mittheilen müssen. Er lautet also:

„Herr Livingston verließ San Francisco im Februar d. J. an Bord der Bark Petrita, nach Guaymas bestimmt. Sein Plan war, womöglich einige Minen aufzufinden, die nach seiner Ansicht im nördlichen Theil Sonoras lägen. Bald nach der Bestätigung des Vertrags zwischen den Ver. Staaten und Mexico, worin an Amerika ein Theil von Sonora abgetreten ward, begab er sich ins Land hinein so weit als Altar, wo er 3 Wochen blieb, und worauf er nach Pitaquitas ging, 16 engl. Meilen von Altar. Hier verweilte er bis zum Einsetzen der Regenzeit und brachte seine Zeit mit Erforschung des Landes in jener Gegend zu, während er zwei von den Indianern des Stammes der Papagoes mit sich nahm, um ihn zu den verschiedenen bereits entdeckten Gold- und Silberminen zu bringen. Am 1. Juli erweiterte er seine Suchungstour bis nach Seonita, wo er Mexicaner beim Quarzmahlen und Goldausziehen aus demselben beschäftigt fand. Diese Leute hatten nichts weiter als ihre eigenen einfachen Werkzeuge, hölzerne Becken zum Waschen, nachdem der Quarz mit einer kleinen Eisenstange gegraben und zwischen zwei Steinen zermalmt worden. Mittelfst dieses Processes machten sie 2 bis 4 Doll. per Tag für jeden. Darnach wandte er sich 90 engl. Meilen Weges gen Süden nach Quiquator, in der Nähe welchen Orts er andre Gesellschaften von Eingeborenen in ähnlicher Weise wie die zuvor erwähnten beschäftigt fand. In diesem Theile des Landes erlitt er unzählige Mühseligkeiten, da er häufig 2 bis 3 Tage lang ohne Wasser war, und bei einer Gelegenheit würde er, mütterseelen allein wie er war, vor Erschöpfung in den Bergveften umgekommen sein, wenn nicht einige freundliche Papagoes, die ihn in einer hilflosen Lage fanden, ihn 25 engl. Meilen fortgetragen hätten nach dem ersten Orte wo Wasser zu haben war. Auch dies schreckte ihn nicht von dem Versuch seiner selbst aufgelegten Aufgabe ab. Er suchte und machte Prospekte nach allen Richtungen, und das Ergebnis ist, daß er einige der reichsten Gold- und Silberlager entdeckt hat, die jemals in jenem Theile des amerikanischen Continents entdeckt worden sind. Er entdeckte eine Silbermine, deren „blossom“ 3 engl. Meilen Weges sich erstreckte, bei einer Weite auf der Oberfläche von 2 bis 5 Zoll. Obgleich seine Nachsuchungen nach Gold allgemein erfolgreich waren und er uns versichert, daß Gräberpartien ein sehr gutes Geschäft darin machen könnten, beabsichtigt er doch, seine Aufmerksamkeit ausschließlich der Arbeit in der oben erwähnten Silbermine zuzuwenden, und zu diesem Zweck wird er nach San Francisco kommen, um hier eine eigene Gesellschaft zu organisiren, die aus Männern bestehen soll, jeder mit wenigstens 1 Revolver und einer Büchse wohlbewaffnet und im Besitze eines Capitals von 14,000 Doll., wofür die Gesellschaft sich die zum erfolgreichen Silbergraben erforderliche Maschinerie anschaffen wird.“

Der Silberertrag der Erde im Jahre 1850 war folgender:

Länder	à Goldgewicht	Werth zu 20 \$ das 1/2 Doll.
Rußland.....	60,000	1,200,000
Großbritannien.....	48,500	970,000
Uebrigcs Europa.....	356,200	7,124,000
Australien.....	10,000	200,000
Südamerika.....	684,725	13,694,500
Mexico.....	1,650,000	33,000,000
Vereinigtc Staaten....	17,400	348,000
		2,826,825 \bar{u} = 56,536,500 D.

L i t t e r a t u r.

Bemerkungen über die Zollvereins-Resultate für das erste Semester 1854 (Zum Besten der Abgebrannten in Memel.) Berlin 1855, Verlag Wilhelm Herz.

Kurz vor dem Schlusse des Blattes geht uns die vorgenannte Broc zu, deren Inhalt uns von so großem Interesse zu sein scheint, daß wir uns Leser sofort darauf aufmerksam zu machen für recht halten. Der Verf. hat sich die Betrachtung folgender drei Punkte vorgesetzt: 1) die Wirkung der Zollermäßigungen; 2) die Folgen des Anschlusses des Steuervereins die Einnahmen des Zollvereins; 3) die für Oesterreichische Einfuhrten willigten Differentialzölle. Die erste dieser Fragen anlangend, wird bem:

Selten ist wohl ein Document erschienen, das die segensreichen Wirkung von Ermäßigungen der Zölle auf Verzehrungs-Gegenstände so schlagend und als die Uebersicht der wichtigeren Gegenstände, welche im ersten und zu Quartal 1854 in sämmtlichen Staaten des Zollvereins zum Eingange gekommen sind.

Mit dem 1. Juli resp. (für Syrup) dem 1. October 1853 ist bekannt eine Ermäßigung der Zölle für:

Syrup.....	von 4 \bar{u} auf 2 \bar{u} *)
Franzbranntwein.....	= 16 = = 8 =
Kaffee und Surrogate.....	= 6 1/2 = = 5 =
Tabaksblätter (unbearbeitete und Stengel) ..	= 5 1/2 = = 4 =
Thee.....	= 11 = = 8 =
Wein in Gebinden.....	= 8 = = 6 =

eingetreten.

Für Franzbranntwein enthält die Uebersicht leider keine von denen für übrigen Brantwein geforderte Angaben, für Thee gar keine.

Für die vier übrigen Gegenstände ergibt sich Folgendes:

A. Vergleichung des Geld-Ertrags pro erstes Semester 1854 un erstes Semester 1853.

Im ersten Semester 1854 ergab an Steuer:

Syrup.	Kaffee u.	Tabakbl.	Wein.	Summ
\bar{u}	\bar{u}	\bar{u}	\bar{u}	\bar{u}
52,672	2,459,422	655,716	789,464	3,957,274

Davon ab, um die Vergleichung mit 1853 zu ermöglichen, der Antheil des Steuervereins mit:

Dest:	47,114	2,169,859	586,513	706,146	3,549,632
Im I. Semester 1853 ergaben diese Artikel Steuer:	15,088	1,928,617	645,359	676,064	3,265,128

1854 mehr:

32,026 271,242 — 29,082 275,354

1854 weniger: — — 58,846 — —

Also für das Gebiet des alten Zoll-Vereins Zunahme von 275,500 \bar{u} auf 3,265,128 \bar{u} oder von 8,18 Proc.

B. Vergleichung der Waarenmenge pro erstes Semester 1854 un erstes Semester 1853.

Syrup.	Kaffee.	Tabakbl.	Wein.	Summ
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
23,271	491,874	163,928	124,037	803,110

Davon ab Antheil des Steuer-

Bereins: 2,503 52,202 17,300 13,090 85,100

20,768 439,672 146,628 110,947 718,010

I. Semester 1853..... 3,772 296,718 117,338 84,508 502,326

1854 mehr:..... 16,996 142,954 29,290 26,439 215,685

Also für das Gebiet des alten Zoll-Vereins Zunahme von 215,679 \bar{u} auf 502,336 Ctr. oder von 42,03 Proc.

C. Vergleichung des Geld-Ertrags pro erstes Semester 1854 mit 1853

Voranschlag im Preussischen Staatshaushalts-Etat pro 1854.

*) Resp. 4 Thlr.

In dem Preussischen Staatshaushalts-Stat für 1854 ist die wahrscheinliche Annahme für die obengedachten Artikel in der Art abgeschätzt worden, daß ein Abgang von 10 Procent über den durchschnittlichen Betrag der Jahre 1850/52 genommen worden ist. Diese Berechnung gilt für das ganze Jahr 1854. (Der Eingang des ersten Semesters sich zu dem des ganzen Jahres durchschnittlich wie etwa 18 zu 40 verhält, so ist in der nachfolgenden Vergleichung 40 des Jahres-Anschlages als Anschlag für das erste Semester angenommen worden.)

Das erste Semester ergab nach A. an Steuer, abzüglich des für den Steuer-Verein zu berechnenden Antheils:

	Syrup.	Kaffee.	Tabakobl.	Wein.	Summa.
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Anschlag für 1854:	47,114	2,199,859	586,513	706,146	3,540,632
Einnahme mehr:	9,091	2,231,412	611,186	612,191	3,363,880
weniger:	38,023	68,447	—	93,955	176,752
		—	24,673	—	—

Also für das Gebiet des alten Zoll-Vereins gegen den Anschlag mit 63,880 fl. mehr 176,752 fl. oder 5,25 Proc.

Vergleichung der Waarenmenge pro erstes Semester 1854, mit dem Anschlag im Preussischen Staatshaushalts-Stat pro 1854 (Bd I. der Anlagen S. 115).

Es sind eingekommen im ersten Semester 1854 (nach Abzug des für den Steuer-Verein zu berechnenden Antheils):

	Syrup.	Kaffee.	Tabakobl.	Wein.	Summa.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Anschlag für 1854:	20,768	439,672	146,628	110,947	718,015
Eingang mehr:	4,546	426,282	152,797	102,031	685,656
weniger:	16,222	13,390	—	8,916	32,359
	—	—	6,169	—	—

Also für das Gebiet des alten Zoll-Vereins gegen den Anschlag mit 656 mehr 32,359 Ctr. oder 4,72 Proc.

Hierdurch hat die Zoll-Ermäßigung bei Syrup, Kaffee und Wein eine so große Mehr-Einfuhr zur Folge gehabt, daß der Steuer-Ertrag das entsprechende Semester des Vorjahres erheblich überstiegen hat, und auch günstigere Resultate liefert, als der Anschlag voraussetzte. Nur bei Tabakoblastern ist der Mehr-Eingang hinter den Erwartungen zurückgeblieben, und ist nicht so bedeutend gefallen, um den Verzollungsbetrag des ersten Semesters 1853 erreichen zu lassen.

Diese erfreulichen Resultate der Zoll-Ermäßigungen treten aber in ein noch helleres Licht, wenn man sie mit den Resultaten der Zoll-Erträge für die ersten derjenigen Artikel vergleicht, welche eine Ermäßigung nicht erfahren haben.

Je mehr Gründe wir aus der Schrift selbst entnehmen zu können meinen, daß der Verfasser den Regierungskreisen in Berlin nicht fern steht, um ein größeres Gewicht legen wir auf die folgende, von der üblichen bürocratischen Auffassungsweise abweichende Schlussbemerkung des ersten Abschnitts:

„Daß gerade bei denjenigen Artikeln, deren Zoll stehen geblieben ist, während nahe verwandte derselbe ermäßigt worden, ein so erheblicher Ausfall eingetreten ist, muß wiederum als ein Beweis für die Richtigkeit der „freihändlerischen“ Vorurtheile anerkannt werden, da einer der Hauptfäden derselben ist, daß Steuerermäßigungen nicht nach Zufall, sondern stets nach einem bewußten System eintreten müssen.“

Ueber die Wirkung der zu Gunsten Oesterreichs zugestandener Differenz-Zölle urtheilt die Schrift: „Die Consumtion der begünstigten Artikel wird h in Folge der Zollermäßigung zu Gunsten einer einzelnen Einfuhr nicht regeln, denn nicht dieser Ausnahmestoll, sondern der regelmäßige Zoll bildet den Regulator des Preises. Der Consument gewinnt am Preise nichts ab, zahlt nur den Zoll an die österreichischen anstatt an die einheimischen Producenten. Der einheimische Producent genießt nur den Schutz des niedrigeren Ausnahme-Zolles, der österreichische denjenigen des höheren Regelmäßigen, und der österreichische, nicht der einheimische Producent bestimmt innerhalb der Grenzen, welche durch die Natur der Sache gegeben werden, den Preis. Die Zollvereinscasse endlich hat einen Verlust zu tragen, der durch keine Mehrconsumtion gedeckt wird und von Jahr zu Jahr steigt, je mehr die österreichischen Einfuhren die ausländischen verdrängen. Ist dies nicht Aufforderung genug, die Zollsätze im Allgemeinen durchweg auf den Maß für österreichische Provenienzen zu ermäßigen?“

Rechtssfälle.

Ein Erkenntniß des Admiraltätshofes zu London.

Die gewaltsame Antastung und Confiscation des zur See betroffenen Privateigentums einer feindlichen Nation ist leider auch im gegenwärtigen Kriege noch nicht außer Gebrauch gekommen. Wenn auch gegen über in etwas modificirter Weise, so ist doch diese, den gestitteten Nationen unserer Zeit wahrlich nicht wohl ansehende Verletzung der Heiligkeit des Eigentums wieder durch die Erlasse der betreffenden Regierungen legalisirt.

In einer wichtigen Beziehung ist es namentlich in England ganz beim Alten geblieben, nämlich im Verfahren bei den Preisengerichten.

Bei den über die Gesetzmäßigkeit einer Priße stattfindenden gerichtlichen Verhandlungen ist im Grunde Kläger, Richter und derjenige, welcher jenen Eingriff in das Eigentum von Privaten begangen hat, eine und dieselbe Person, — der Staat in drei verschiedenen Verkörperungen. Denn wenn auch in den meisten Fällen ein großer Theil des Erlöses der Prißen der Mannschaft des Schiffes, das die Priße gefapert hat, zugesprochen wird, so ist doch immerhin nur der Staat derjenige, welcher zunächst die Priße beansprucht, und der nur seinerseits wieder der Mannschaft seines Schiffes Nuten des Erlöses zugefließt. Jener fast unangreifbaren Dreieinheit gegenüber steht der unglückliche Eigenthümer von Schiff oder Ladung, und da derjenige, welcher für die vorzunehmende gerichtliche Procedur das Verfahren vorschreibt, natürlich auch wiederum dieselbe Person, der Staat, ist, so ist es von vorn herein erklärlich, wenn der Preisrichter in seiner Aburtheilung über Fragen, die zu seiner Cognition gelangen, gar wohl das formelle Recht gewissenhaft wahrhaft, und doch das materielle Recht mit Füßen treten kann; und so geschieht es leider. — Es sei nur das Eine hervorgehoben: Nach Civilrecht wird, wer einen Eingriff in fremde Besitzrechte begeht, zur ungesäumten Restitution angehalten, es sei denn, daß er sofort liquide sein besseres Recht erweise, wenn ferner der Staat Jemanden in Haft und Untersuchung zieht, wegen eines Verbrechens, dessen er ihn verdächtig hält, so bedarf es eines Beweises der Schuld um eine Bestrafung zu ermöglichen. Einen vollständigen Beweis der Unschuld dem Beschuldigten als Bedingung seiner Freilassung zuzumuthen, würde aller Orten und zu allen Zeiten gleich unerhört erschienen sein.

Abweichend von diesen auf der Basis des natürlichen Menschenrechts und der Vernunft ruhenden Grundsätzen ist das Recht der Preisengerichte, wenigstens das der englischen. Sie stellen nämlich den Satz hin: Der Staat hat, wenn er sich im Kriege befindet, und seine Erlasse in Betreff der Blockade, Anhaltung der Contrebande und Beschlagnahme feindlicher Schiffe und Güter zur Kunde der Völker gebracht hat, das Recht, jedes Schiff, mag es dem Feinde oder dem befreundeten Staate gehören, auf irgend einen, auch entfernten Verdacht hin, mit Beschlag zu belegen und vor ein Preisengericht zu stellen; gelingt es den Interessenten des Schiffes nicht, jeden Schatten von Verdacht zu widerlegen und auf das evidenteste zu beweisen, daß kein Falten des Schiffes feindliches Eigentum sei, so wird es für eine rechtmäßige Priße erklärt und condemnirt!

Wenn es der englischen Regierung Ernst ist mit ihrem zu Anfang dieses Krieges wiederholt ausgesprochenen Wunsche, die nachtheiligen Folgen desselben für Handel und Industrie möglichst abzumenden, so sollte sie auch dafür sorgen, daß ihre Preisengerichte von einem Verfahren und von Rechtsmaximen abstehen, durch welche jedes Uebergreifen über die vom Staate seinen Gewaltmaßregeln gesetzten Grenzen ermöglicht wird, zum offenbaren und alleinigen Schaden für die, welche die Regierung von den Folgen des Krieges nicht betroffen wissen wollte. Es ist zu dem Ende vor allem eine Zurückführung jener unerhörten Beweisstheorie auf vernünftige und naturgemäße Grundsätze erforderlich, damit das rechtlich Widersinnige, das jedem Verfahren vor einem Preisengerichte anklebt, zum mindesten gemildert werde.

Als Beleg, wie es gegenwärtig noch mit dem Verfahren des englischen Preisengerichts steht, theilen wir nachstehenden Fall, der vor kurzem vor dem Admiraltätshof zu London entschieden wurde, nach dem Berichte der „Times“ und zwar möglichst wortgetreu und also vorbehaltlich aller Irrthümer des Referenten mit.

Admiraltätshof. Freitag, 1. Decbr. 1854.
„Das Handelsschiff Ernst Merck, unter mecklenburger Flagge fahrend, ging von Willau nach Hull und wurde hier am 1. Juni d. J. von der Zollbehörde mit Beschlag belegt und für gute Priße erklärt. Dagegen ward von Herrn M. in Schwerin Anspruch auf Freigebung des Schiffes erhoben und zwar, weil er und Herr A. daselbst, beide Unterthanen des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin, Eigentümer des Schiffes seien.

Der Kronanwalt behauptete, die Schiffspapiere und der Augenschein erwiesen, daß vier Zehnthelle dem Capitain gehörten, welcher russischer Unterthan sei. Es fehle an mecklenburgischen Papieren, während russische an Bord gefunden seien. Das Schiff sei in Rußland gebaut, und wenn auch bezüglich einiger Antheile des Schiffes, welche russischen Häusern zugehört hätten, eine Uebertragung stattgefunden habe, so sei doch derselbe Capitain beibehalten, und derselbe russische Agent habe längere Zeit nach jener Uebertragung die Besorgungen des Schiffes in Händen gehabt. Das Schiff sei daher als Feindesgut anzusehen, und er, der Kronanwalt, beantrage demgemäß dessen Condemnirung.

Der Anwalt der Reclamanten führte dagegen an, das Schiff sei ursprünglich zu zehn Theilen gegangen, von denen Herrn M. und Herrn A. je einer, die übrigen acht aber einem russischen Hause zugehört hätten. Im März d. J., und also vor dem Erlaß der Regierung betreffs Confiscation russischer Schiffe, habe das russische Haus jene Antheile durch rechtmäßigen Kauf an Herrn A. übertragen; da jedoch der Capitain, der, ursprünglich preussischer Unterthan, wegen Führung des Schiffes, gezwungen russischer Unterthan geworden sei, für Fracht und sonstige Forderungen ein Guthaben zum Werthe von vier Schiffsantheilen gehabt, so habe Herr A. die-

sem solche vier Zehntel Antheil übertragen, nachdem Tags zuvor der Capitain sich von dem russischen Unterthanenverbande losgesagt und in aller Form das mecklenburgische Staatsbürgerrecht erworben habe.

Es wurde ferner ein mecklenburger Schiffspass im Original producirt, desgleichen der beglaubigte Kaufcontract und die Wechsel mit denen seiner Zeit durch Vermittlung eines Hamburger Bankierhauses die Zahlungen für das verkaufte Schiff geschehen.

Den 7. December 1854.

Der Admiralsrichter sprach sich folgendermaßen aus:

Der Fall ist sehr ausführlich von beiden Seiten beleuchtet. Doch ist über die eigentliche Natur der Transaction, um die es sich hier handelt, keine hinlängliche Aufklärung verschafft. Ein unter mecklenburgischer Flagge fahrendes Schiff wird in Hull, wohin es von Villau gesegelt, in Beschlag genommen; die Ladung aus Weizen und Hanf bestehend, wird den neutralen Eigenthümern ausgeantwortet, auf Freigebung des Schiffes selbst aber, von zwei Schweriner Häusern, als Eigenthümern Anspruch erhoben. Was sagt in solchem Falle unser Preisrecht? Erstens sagt es, daß das Schiff den Reclamanten nicht herausgegeben werden könne, bis sie nicht den vollen Beweis ihres alleinigen rechtmäßigen Eigenthums führen, zweitens sagt es, daß bei erhobener Reclamation ein Schiff nicht frei werden kann, wenn Jemand Rechte an demselben hat, für den nicht reclamirt ist. Wenn z. B. Jemand als Inhaber von Actien eines Schiffes reclamirt, und es zeigt sich, daß er nicht Eigenthümer dieser Actien, sondern nur aus irgend einem Grunde Interessent ist, so wird das Schiff nicht freigegeben, wenigstens nicht, so lange nicht der Eigenthümer selbst reclamirt.

Der Richter ging sodann auf eine genaue Prüfung der thatsächlichen Begründung der Reclamation ein, und zwar insbesondere auf den Verkauf der Schiffsantheile Seitens des russischen Hauses an den Herrn A., und die dann folgende Uebertragung an den Capitain. Dem von den mecklenburgischen Behörden ausgestellten Schiffspasse wird einfach die Beweisraft abgesprochen, da sie entweder selbst getuschelt sein oder absichtlich um andere zu täuschen falsche Papiere ausgegeben haben könnten; übrigens sei das Letztere das Wahrscheinlichere. Den von den Verkäufern ausgestellten und jenseits acceptirten Beschein wird jede Beweisraft für den wirklich geschehenen Kauf abgesprochen, da damit noch keine klingende Zahlung geschehen sei. Die Frage von des Capitains Eintritt in den mecklenburgischen Unterthanenverband*) betreffend, bemerkt der Richter, es habe sich herausgestellt, daß der Capitain überhaupt nur zwei Tage in Schwerin gewohnt habe, und zwar nicht vor, sondern nach der Erwerbung des Bürgerrechts. Er hat daher, fährt der Richter fort, wenn überhaupt, so nicht durch Aufenthalt sondern durch Kauf ein Bürgerrecht in Mecklenburg sich erworben. Wenn das ein gesetzmäßiger Modus wäre, seine Nationalität zu ändern, so könnte man eine solche Aenderung ja in 24 Stunden vornehmen**). Es ist versucht worden, die Nationalität des Schiffes gleichfalls zu ändern, aber es heißt im Gesetze, daß wenn ein Schiff kurz vor Beginn eines Krieges oder während desselben aus feindlichen Händen in neutrale käuflich übergegangen ist, ein klarer und vollständiger Beweis der rechtmäßigen Uebertragung zu Eigenthum an den neutralen Reclamanten und der wirklichen Entäußerung desselben von Seiten des Verkäufers beigebracht werden muß. Auf den Reclamanten ruht die Beweislast, beweist er nicht zum vollen, so findet keine Freigebung statt. Das Gericht braucht darum gar nicht zu erklären, daß die Rechtsgeschäfte um die es sich handelt, fraudulös waren; ebenso wenig daß ein Antheil am Schiffe oder überhaupt ein Interesse in feindlichen Händen geblieben sei; es genügt um den Anspruch zurückzuweisen, daß dessen Begründung nicht zu unzweifelhafter Evidenz erhoben war.***) Ich schwanke daher keinen Augenblick, trotz sorgfamer Erwägung aller erhobenen Einwendungen, mich dahin auszusprechen, daß nach dem Gesetze und der Praxis des Preisgerichts eine Freigebung des Schiffes nicht stattfinden kann, und ist dasselbe daher hiemit condemnirt. †)

*) Derselbe ist, wie es scheint, durch Ankauf eines städtischen Bürgerrechts, und zwar des Schwerinischen, vor sich gegangen.

**) Eine Möglichkeit, die in mehreren Staaten ebenso unzweifelhaft ist, wie sie in England, das alle fremde Verhältnisse stets nach seinen eigenen zu beurtheilen pflegt, undenkbar erscheint.

*) Unter dieser unzweifelhaften Evidenz versteht das Gericht demnach, da gegen die thatsächliche Uebertragung der in russischen Händen befindlich gewesenen Schiffsantheile an neutrale Häuser, die Echtheit des mecklenburgischen Schiffspasses, die Erwerbung der mecklenburgischen Nationalität durch den Capitain und die geschehene Zahlung durch die producirtten Wechsel keine begründete Zweifel vom Richter erhoben sind, den geradezu unmöglichen Beweis der bona fides auf Seiten der Verkäufer und Käufer, so wie der wirklichen Absicht der Ersteren, Eigenthum und überhaupt Rechte am Schiffe zu übertragen, und der Letzteren, solche zu erwerben.

†) Es ist wohl zu beachten, daß nach Obigem also der geringste Schatten eines Zweifels hinsichtlich des beigebrachten Beweises der Reclamanten die Folge hat, nicht etwa bloß daß das Schiff nicht herausgegeben, und bis zur Wabrbringung besserer Evidenz unter Beschlag behalten wird, sondern daß es unnachsichtlich sondern nicht wird.

Versicherungswesen.

Erwiderung.

In Nr. 165 dieser Blätter befindet sich unter der Ueberschrift „Lebensversicherungsein Aufsatz, welcher über die Deposit and General Life Assurance Comp. Bericht gibt, und die von jener Anstalt gebotenen Worte als weit diejenigen anderer überragend bezeichnet. Auf diesen Aufsatz habe ich einige Worte zu erwidern.

Wenn ich auch gern zugeben will, daß die Lebensversicherung in England in höchst erfreulicher Weise ausgebildet ist, so kann ich doch nicht geben, daß die englischen Lebensversicherungs-Anstalten auf Kosten der Deutschen gelobt werden, ich protestire gegen die Behauptung, daß jene große Vortheile bieten als diese, und ich müßte es als höchst unpassend zurückweisen, wenn der Verfasser das bei den meisten Gesellschaften bisher übliche Verfahren „ein barbarisches System, eine wahre Beutelschneiderei“ nennt.

Viele, vielleicht alle solide Gesellschaften¹⁾ kaufen von dem Versichereten, im Fall er außer Stande ist die Prämie weiter zu bezahlen, die Police nach ihrem derzeitigen Werth zurück, oder sie lassen die Versicherung mit entsprechend verminderter Summe bestehen. Die Autorität des Hrn. G. P. Nelson bürgt dafür, daß die Deposit & General Life Ass. Comp. hinreichend solide sein werde, um bei Aufhebung der Versicherung die Police nicht nach einem höhern als ihrem wahren Werth zu bezahlen.

Wenn jener Aufsatz dann weiter das Depositen-System der Deposit and General Life Ass. Comp. zu erklären sucht, und solches als vollständig neu bezeichnet, so habe ich die geringe Sachkenntniß oder die Parteilichkeit zu rügen, mit welcher dies Verhältniß besprochen wird. — Hätte der Verfasser die Progamme anderer Gesellschaften zur Hand genommen, müßte er gefunden haben, daß man eben sowohl durch einmalige, wie durch jährliche Prämienzahlung versichern kann. Es sind mir augenblicklich die Prämientabellen der von mir vertretenen Triester allgemeinen Affecur zur Hand; nach diesen wird durch eine jährlich wiederkehrende Zahlung von 2 £ (eine jede, als einmalige Prämie betrachtet) ohne die Verpflichtung einer Weiterzahlung in spätern Jahren eine Versicherung erworben.

im	von	im	von
28. Lebensjahre	5, ²⁵¹ £.	40. Lebensjahre	61, ⁰⁵⁰ £.
29. "	10, ¹⁹³	41. "	65, ¹⁹¹
30. "	15, ²⁰⁰	42. "	69, ²⁵⁴
31. "	20, ¹²¹	43. "	73, ²⁴³
32. "	24, ⁹⁷⁰	44. "	77, ¹⁶⁴
33. "	29, ⁷⁴⁸	45. "	81, ⁰⁰⁷
34. "	34, ⁴⁵³	46. "	84, ⁷⁸⁴
35. "	39, ⁰⁸⁴	47. "	88, ⁴⁹⁴
36. "	43, ⁶⁴¹	48. "	92, ¹³³
37. "	48, ¹²⁶	49. "	95, ⁷¹⁸
38. "	52, ⁵²⁹	50. "	99, ²³⁴
39. "	56, ⁸³¹	51. "	102, ⁶⁸⁸

mithin nach 24 Jahren ein Capital von 102 £ 13 s. 9 d. zahlbar bei Tode des Versicherten, mithin noch ca. 11 s. mehr als bei der Deposit and General Life Ass. Comp. 2)

Endlich kann ich um so weniger zugeben, daß es ein richtiges und rechtes Princip genannt werden dürfe, den Selbstmord als eine die Gültigkeit der Police nicht aufhebende Todesursache zu betrachten, da schon Hoffnung, diese That hinreichend unter dem Schein einer andern Todesursache zu verdecken, bei der Unmöglichkeit genügender Substanzmittel für Familie, und einer gelösten Lebensversicherungs-Police die constatirten Mord des Selbstmordes gewesen sein sollen. 3)

Hamburg, Decbr. 1854.

Wilhelm Lazarus

1) Der Herr Einsender würde gut thun, die Gesellschaften in Deutschland aufzuzählen, welche nach Versäumniß einer Prämienzahlung die Versicherten in ihren Statuten eine Entschädigung für die einbezahlten Beiträge zusichern. Daß die Gesellschaften im Wege der Unterhandlung d. h. so la sie die Police nicht auflösen können, sich zum Rückkauf derselben bereit finden lassen, ist kein Kunststück, sondern eine Speculation.

2) Der Herr Einsender übersieht dabei gänzlich, daß nicht die angegebene Versicherung gegen einmalige Zahlung, sondern der Umstand, daß diese Zahlungen oder Zahlungen jederzeit wieder zurückgenommen werden können; der besondere Vortheil ist, welchen die Deposit and General Life Ass. Comp. bietet.

3) Darüber ob nach Selbstmord Lebensversicherungs-Capitale bezahlt werden sollen oder nicht, läßt sich streiten, daß aber im Falle des Selbstmordes nicht einmal die einbezahlten Prämien den armen Hinterlassenen zurückgegeben werden, das scheint uns lediglich — Raub.

Anzeigen.

Nachricht für Seefahrer.

Zufolge einer vom Senate der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung des Hydrographic-Office zu London vom 5. December d. J. hat die dänische Regierung bekannt gemacht, daß im Laufe dieses Monats

In Düsternbrook am Kieler Hafen
 rothes Feuer errichtet werden wird.
 Das Feuer soll errichtet werden auf einem kleinen eisernen Thurme bei der
 e-Anstalt zu Düsternbrook und wird den Kiel sich nähernden Schiffen von
 Steuerbordseite aus auf eine Entfernung von 6 Seemeilen weit sichtbar sein.
 Bremen, den 20. Decbr. 1854.

Die Handelskammer.

Nachricht für Seefahrer.

Zufolge einer vom Senate der Handelskammer mitgetheilten Bekannt-
 ung des Hydrographic-Office zu London vom 24. November d. J. hat die
 regische Regierung bekannt gemacht, daß vom 16. desselben Monats an
auf der Westspitze von Egeröe,
 in der Nähe der nördlichen Einfahrt von
Egerfud, ein festes Feuer,
 Fuß über dem Meerespiegel, errichtet ist. Dasselbe ist seawärts von allen
 tungen aus auf eine Distance von 22 Seemeilen weit sichtbar.
 Der Thurm, welcher roth angestrichen ist, steht auf 58° 24' 45" N. B.
 5° 48' 15" O. L. von Greenwich.
 Bremen, den 20. December 1854.

Die Handelskammer.

Nachricht für Seefahrer.

Einer Mittheilung des Senats an die Handelskammer zufolge, bringt das
 ographic-Office in London unterm 18. November d. J. zur öffentlichen
 de, daß die Regierung der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika folgende
 ichtungen bei
der Einfahrt in Mobile-Bay (Florida)
 ffen hat:
 1. Ein Boot, welches ein Glocke führt und schwarz und weiß gestreift
 ut ist. Es liegt in 8 Faden Tiefe vor Anker, eine halbe Meile (mile)
 chalb der Barre und weist nach Sand Island N. N. W. 1/2 W. auf 2 1/4
 Entfernung. Die Glocke tönt durch die fortwährende Bewegung des
 ss.
 2. Eine schwarz und weiß gestreifte eiserne Bojetonne liegt in der
 e des Fahrwassers, grade innerhalb der Barre in einer Linie mit dem
 en-Boote und dem Leuchthurne von Sand Island.
 Eine schwarz angestrichene eiserne Bojetonne liegt auf der westl. Seite
 Haupt-Fahrwassers, am Rande der östlichen Bank.
 Eine roth angestrichene eiserne Bojetonne liegt an der östl. Seite des
 wassers, unweit des Randes der östl. Bank und der eben erwähnten
 arzen Bojetonne gegenüber.
 Eine andere schwarze eiserne Bojetonne liegt an der westlichen Seite des
 wassers, an dem Rande der westlichen Bank, dem Fort Morgan ge-
 ber.
 Eine zweite rothe eiserne Bojetonne liegt an der östlichen Seite des
 pt-Fahrwassers am westlichen Ende des mittleren Grundes (Middle Ground).
 3. Zwei hölzerne Baaken, jede 20 Fuß hoch, auf dem östlichen Ende von
 Island und zwei andere auf Mobile Point; jede dieser Baaken trägt
 Feuer.
Baaken auf Sand Island: Die äußere oder gegen die See ge-
 ete Baake auf Sand Island ist weiß angestrichen, mit einem vertikalen

rothen Streifen auf der der See zugewandten Seite; dieselbe trägt ein weißes
 Licht, und in eine Linie mit dem Sand Island Leuchthurn gebracht, führt sie zu
 dem Glocken-Boote und dann über die äußere Barre.

Die innere Baake auf Sand Island ist roth angestrichen und trägt ein
 rothes Feuer. Wenn nach Süden zu, in eine Linie mit der äußeren oder
 der See zugewandten Baake auf Sand Island gebracht, bezeichnet sie die
 Grenze des Fahrwassers längs der westlichen Bank, nördlich von Sand Island.

Baaken auf Mobile Point: Die äußere oder der See zuge-
 wandte Baake ist roth angestrichen und trägt ein rothes Feuer; in eine
 gebracht mit der innern Baake auf Mobile Point, führt sie von der Barre dem
 westlichen Rande der östlichen Bank entlang nach Norden.

Die innere Baake auf Mobile Point ist weiß angestrichen und trägt ein
 weißes Feuer; nach Süden mit dem Leuchthurn von Mobile Point in eine
 Linie gebracht, führt sie nach der oberen gestreiften Bojetonne durch das Fahr-
 wasser an der Westseite des westlichen Endes von Middle Ground.

Beim Einfahren in den Hafen soll man die rothen Bojetonnen steu-
 bord und die schwarzen Bojetonnen backbord lassen.

Bojetonnen, welche schwarz und weiß gestreift sind, kann man auf jeder
 Seite passieren, sie sollen jedoch genau in Sicht behalten werden.

Bei nebligem Wetter soll ein einlaufendes Schiff, nachdem es nahe bei
 dem Glocken-Boote passiert, N. N. W. 1/2 W. nach dem Compaß bis zu der
 gestreiften Bojetonne fahren und dann seinen Cours nach N. z. W. 1/4 W. ändern
 bis zum Sand Island Leuchthurn, von wo aus der Cours in der Mitte des
 Fahrwassers bis zu der oberen gestreiften Bojetonne N. 1/2 O. ist. Von diesen
 gestreiften Bojetonnen soll es N. W. 1/2 N. steuern, bis hinter der oberen
 rothen Bojetonne, wo alsdann ein N. z. W. 3/4 W. Cours es zu dem oberen
 Unterplatz der niederen Bucht (the lower fleet) führen wird, wo es ankern
 kann.

4. Eine Schrauben-Propellerbaake wird für die Untiefe bei Revenue Point, nahe
 der äußeren Barre, verfertigt. Da das Fahrwasser zwischen Pelican und Dauphin
 Islands geschlossen ist, so ist auf der Südspitze der südöstlichen Pelican Un-
 tiefe in 20 Fuß Wasser eine schwarze Spieren-Boje gelegt, von wo aus der Cours
 über die Barre N. O. 1/2 O. ist.

Bremen, den 20. December 1854.

Die Handelskammer.

Bekanntmachung.

Die Unterzeichnete bringt hierdurch der Kaufmannschaft zur Anzeige, daß
 Herr Güter-Inspector **Baare** am 1. Januar Bremen verlassen wird. Das
 Ausscheiden desselben aus seiner bisherigen Wirksamkeit macht es erforderlich,
 daß diejenigen Kaufleute, welche wünschen, daß bei ihren Besendungen zur
 Eisenbahn die Ausfertigung der Deklarationen, so wie die Erledigung sonstiger
 Zollformalitäten nach wie vor durch das dafür errichtete Bureau besorgt werde,
 eine neue Vollmacht bis auf Weiteres, Kündigung vorbehalten, für den bis-
 herigen Mitarbeiter an diesem Bureau, Herrn **Adolph Kracht**, zu unter-
 zeichnen haben.

Die Handelskammer ladet daher sammtliche Kaufleute ein, wenn sie
 nicht auf den Vortheil, die Vermittlung des erwähnten
 Bureau zu benutzen, verzichten wollen, die zu dem Zwecke ausgefer-
 tigte Vollmacht, welche ganz mit der früheren übereinstimmt, baldmöglichst,
 jedenfalls vor Schluß des Jahres, zu unterzeichnen.

Die Vollmacht ist an der Kanzlei der Handelskammer im Schütting von
 Mittwochen, dem 27. December an, zur Unterzeichnung aufgelegt.

Bremen, den 23. Decbr. 1854.

Die Handelskammer.

Dresdner Journal.

Auf das mit dem 1. Januar 1855 beginnende neue Abonnement des Dresdner Journals nehmen alle Po-
 stanstalten des In- und Auslandes für Dres-
 die Expedition desselben Bestellungen an. Der Preis beträgt in Sachsen vierteljährig 1 1/2 Thlr.
 Wir machen aufmerksam, daß unser Abends erscheinendes Blatt in seinem amtlichen Theile die neuesten Erlasse und Bekanntmachungen der königlich säch-
 en Regierung bringt, in seinem nichtamtlichen Theile aber, außer directen telegraphischen Depeschen und Originalcorrespondenzen über alle wichtigen
 tischen Ereignisse, besonders reichhaltige Mittheilungen über Local- und Provinzialangelegenheiten und stets die neuesten Börsennachrichten
 enthalt. Ueber die Verhandlungen des zum 29. Dec. d. J. einberufenen ordentlichen
 tages wird das Dresdner Journal zuverlässig und ausführlich stets noch an demselben Tage berichten, an welchem die Sitzungen stattgefunden haben.
 Das den Interessen der Kunst und Wissenschaft gewidmete Feuilleton wird, wie bisher, unter der bewährten Leitung der Herren Carl Banck und Otto
 uck fortgeführt werden.
 Für Inserate aller Art kann das „Dresdner Journal“, das von den königlichen Behörden für deren officielle Bekanntmachungen benützt wird, ganz
 nders empfohlen werden; die Insertionsgebühren betragen für den Raum einer gepalteten Seite 1 Ngr.
Die Expedition des Dresdner Journals.

Im Verlage von J. J. Weber in Leipzig ist erschienen und in allen Buchhandlungen zu haben:

Illustrirter Kalender für 1855.

Jahrbuch der Ereignisse,

Bestrebungen und Fortschritte im Völkerverleben und im Gebiete der Wissenschaften, Künste und Gewerbe.

X. Jahrgang. — Mit vielen in den Text gedruckten Abbildungen. — Preis 1 Thlr.

Europa,

herausgegeben

von

Dr. G. Kühne.

1855.

Leipzig, December 1854.

Beim Uebergang dieser Zeitschrift in meinen Verlag kommt dieselbe einer wichtigen Forderung der Gegenwart nach,
 sie hebt ihren Preis auf die Höhe des bisherigen. In Inhalt und Form tritt keine Aenderung ein. Wissen-
 schaftlich, literarisch und künstlerisch wird das Blatt fortfahren eine Chronik der gebildeten
 Welt zu sein. Ein Probeblatt ist gratis durch jede Buchhandlung zu beziehen.

Die „Europa“ erscheint mit dem neuen Jahre wöchentlich einmal, Preis für den Jahrgang: 4 Thlr., viertel-
 jährlich: 1 Thlr. Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen und Postanstalten an.

Heinrich Hübnert in Leipzig.