

Das Reich zur See.

Das deutsche Volk, so lesen wir im „Leinz. Tagbl.“, hat einen Truhenraub mehr in seine Geschichte der letzten Jahrzehnte eintragen. Ein flinkes schönes Schiff, dazu aber ein halbes Hundert Menschenfinder, sind — ein neues Stück in der Unglücksliste deutscher Seemannfälle — jammervoll zu Grunde gegangen, um sich ein betlagenes Wertes Meer neben dem Riesenraub des „Großen Kurfürst“ zu graben. Man braucht kein Besimist zu sein, um zu erkennen, daß so manche mit Fremde genährte und vollumfängliche Hoffnung von dem vielersehbaren Baume des jungen deutschen Reiches weif abfiel, bevor die Wülfte noch zur Entfaltung kam. Es liegt hier ein Krantheitsprozeß vor, der, falls nicht eine sichere und einschlossene Sand in den häufig gesaffenen Organismus eingreift, eine bedenkliche Krisis herbeiführen könnte. Die Frage: wie konnte die „Pommerania“ in einer der frequentesten Fahrtrassen des Weltmeeres nach einer großen, glücklich überlandeten transatlantischen Reise sinken, sofi am Ziele angelangt, einseitig finfen? hat eine politische Seite, die ohne Sentimentalität erwogen werden muß. Die Ursachen fast aller neueren deutschen Schiffsunfälle sind, so viel formelle Freipredigungen auch erfolgt sind, Ueberfaffung und Sorglosigkeit unserer Kapitäne, die um eine elende Kokelonomie einzujubeln und eine konfurrrende Dampftriebe um einige Stunden Fahrzeitswindigkeit bei der Reise zu schlagen, das Leben von Hunderten von Menschen und Millionen lösende, dazu fojbar betrachtete Schiffe auf Spiel legen, wiefach auch die mangelhafte Erziehung der Kommandanten und die geringe staatliche Einwirkung auf den Fahrtrieb des Offizierskorps unterer Seemannschaft. Die Drilogs-Marine kam hier außer Betracht gezogen werden, es soll heute nur darauf hingewiesen werden, daß die Handelskapitäne mehr als bisher für die Sicherheit der Schiffspassagiere verantwortlich zu machen sind. Was den zuerst ermoenen Punkt anberifft, so hat Kapitän Schwänen seine Pflicht auf das Größliche verlegt, weil er in der Nacht bei schlechtem Wetter in einem dicht mit Schiffen besetzten Fahrwasser, das frequenter als eine Ghauffee ist, mit der enormen (vielleicht der höchsten) Geschwindigkeit von 14 Knoten segelte. Die schnelle Bewegung — darin stimmen alle Berichte überein — war denn auch der Grund, daß, nachdem die „Pommerania“ durch das Kollision herverruhende Segelschiff förmlich gerammt war, das entflandene Schiff so rapid vergrößerte, daß binnen wenigen Minuten die Katastrophe vollendet war. Der gibt dem Kapitän das Recht, so viel Menschenleben kraft ihrer Souveränität auf das Spiel zu legen? Die Nation hat ein Recht daran, daß von Reicheswegen bindende Regulative geschaffen werden, um unerhörten Zuständen das verdiente Ende zu bereiten. Marinefachleute selbst räumen die in dieser Beziehung herrschende Willfür der Kapitäne ein. Ein bereites Zeugnis dafür ist eine Zuschrift des Kapitäns Großfunder an die „Nationalzeitung“. Es heißt darin:

Die Ursache zu diesen sich fast so oft wiederholenden Kollisionen muß Einsender geifern. Sie ist das unheimliche Fahren von Dampfern bei nebeligen regnerischem Wetter. Wie man am Lande einen Wagenführer oder dessen Brodherrn beifahrt, der auf der Straße mit seinem Geifert ein zu schnelles Tempo hält und dadurch den Verkehr gefährdet, ebenso sollte, und das namentlich in engen Fahrwassern, ein Geifert nicht eingeführt werden, denn das besteht, sondern es sollte nur zum Schutze der Menschen, ob Mannschaft oder Passagiere gleichviel, genügend gehandhabt und Uebertritter zur Verhütung gezogen werden. Jedes Kriegsschiff, jeder Zollkutter, jeder Boote sollte mehr verpflichtet werden, Seepolizei zu üben, und jeden Dampfier, wo es möglich ist, der eine schnellere Fahrt als höchstens 6 Knoten in der Stunde bei widem Wetter einschlägt, zur Rechenschaft ziehen. Die Eigentüher der Dampfer müßten im Vertriebsfalle eine hohe Strafe zahlen, dann höre von selbst das letzte Wort, das gewöhnlich der Kapitän beim Abschiede erhält: „Kapitän, 'ne gaue Reif!“ auf, der Ehrgeiz der Kapitäne von Dampfieren, ob mit oder ohne Passagiere, ob mit oder ohne Post, wird nicht mehr geweckt, der häufig auch aus der Sorge um die Exiftenz entsteht, denn lange Reisen können Nohedieren nicht vertragen. — Also bedächtigeres Fahren, wenn die Umstände es erheifchen, Kollisionen werden immer stattfinden, so lange Schiffe das Wasser pflügen, aber sie werden in Beschädigungen am toden Schiffskörper und nicht in so großem Verluste von Menschenleben bestehen. Wir am Lande wollen ja Nachrichten aus der Ferne gern eimen oder ein paar Tage später erpohlen, denn über Gutes kann man sich noch stets freuen, und Trauriges erfahren wir noch fröhlich genug. — Genehmigen Sie die Versicherung meiner Hochachtung.

Kapitän a. D. Großfunder.

Es ist entseflich deutlich, was der alte Seemann sagt. Man darf sich daher mit Recht fragen: warum erhält ein möglicher Weichensteller, der durch die einzigen Druck der müden Hand einem dabei brandenden Zug eine falsche Bahn anweist, um ihn dadurch zu Kollisionen mit einem anderen Zuge zu bringen, Jahre Zuchthaus als Sühne für seine Fahrlässigkeit zujustriert? Wir meinen, im Verleserwesen müffe erit recht der Grundfch gelten: gleiche Strafe für Alle, welche das Leben von Hunderten von Menschen gefährden.

Die Reichsbehörden haben sich bisher den Passagier-Reedereien gegenüber als ohnmächtig erwiesen, von den Seemannischen Unfällen bis zum Verluste der „Pommerania“. Deutschland darf aber den Ruf seiner Seemannschaft, konfurrrenden Nationen gegenüber, nicht gefährden,

will es im Welthandel die ihm gehörende Stelle einnehmen. Es ist die höchste Zeit, diese Angelegenheit im Reichstoge zur Sprache zu bringen und für die Organisation eines weltliche Wladeführungs ansehenden Seemanns das entscheidende Wort zu sprechen. Eine wirksame Seegerichtbarkeit mit streng abgegrenzten Kompetenzen muß geschaffen werden, um den Schuldigen zu treffen, wie es die öfentliche Moral erheifcht. Bisher ist — eine recht traurige Erfahrung — bei allen Untersuchungen über Schiffsunfälle herzlich wenig herausgekommen, denn die Seemannschaft faßt den Begriff des Unglücks anders auf, als der Binnenländer, der sein Verhängnis für den „Krieg“ hat, welcher beim Schiffsjungen beginnt und mit dem Kommandanten endet.

Bei dieser Gelegenheit mag des Umfandes Erwähnung gefchehen, daß es Eil geworden ist, den persönlichen Selbennut der an Schiffsunfällen beteiligten Kapitäne überfchwänglich herozugreifen, um den Unwillen im großen Publikum zu beschwichtigen. Der Muth verlangt auch das Gegengewicht der Vorficht, wenn man in so verantwortlicher Stellung frei fchalten und walten darf. Das trifft den Seemann.

Eine verlorene Schlacht, ein verlorenes Schiff wird nicht weit gemacht durch den Ausfpruch: „Ich habe Alles verloren, nur mein Leben nicht.“ Vom fittlichen Standpunkte aus befinden sich Ritter Benedel und Kapitän Schwänen in gleicher Lage: der Nebel von Gplum war so dicht wie der Nebel von Holsten; fo tapfer auch von Person, sind doch beide Kommandanten für die Wahrnehmung der ihnen anvertrauten Interessen verantwortlich zu machen. Es ist nicht genug, das Verhängnis zu beklagen, es muß auch gehandelt werden. Am Staate aber ist es, sich jedes erdenklichen Mittels zu bedienen, um die Wiederkehr fo schwerer Unfälle nach Möglichkeit zu verhüten; und dazu muß der Reichstog die Hand bieten, wenn die Regierung selbst mit ihren Befugnissen nicht auszufommen vermag, um dem Reiche zur See das notwendige Ansehen zu sichern und seinen Schutzbesohlen, so weit es menschenmöglich ist, glückliche Fahrt zu gewähren.

Zur Unfallversicherung.

Der Herr Handelsminister hat mittels Restripts vom 24. v. M. den Handelskammern Mitfchrift eines von der Magdeburger allgemeinen Versicherungs-Altiengeseffschaft unter dem 12. September d. 3. an das Reichskanzleramt gerichteten Antrages, betreffend das Haftpflichtgefez vom 7. Juni 1871 und die Unfallversicherung, zur antschlichen Aenderung zugehen lassen, welcher als von allgemeinem Interesse wohl verdient in weiteren Kreifen bekannt und beiproden zu werden. Wir werden nicht verfehlen, die zu unserer Kenntnis kommenden Nachrichten der Kammern unferem Beferkreife mitzutheilen und wollen heute den Wortlaut des Schreibens der Magdeburger Geseffschaft veröffentlichen.

Den hohen Reichskanzleramt erlauben wir uns mit Rücksicht auf die Reichstoge in der letzten Sefion vorgelegten, aber noch nicht zur Verhandlung im Plenum gekommenen Anträge auf Aenderung resp. Ergänzung des Haftpflichtgefezes vom 7. Juni 1871 Folgendes ephrerzieht vorzutragen.

Je länger wir das mit der eigentlichen Unfallversicherung verbundene Haftpflicht-Versicherungsgeseft betreiben, desto bedenklicher wird es uns, ob diese Versicherungsart nicht gegen die guten Sitten verstoßt. Handelt es sich nur um solche Haftpflicht-Ansprüche, welche auf Grund des § 2 des Haftpflichtgefezes vom 7. Juni 1871 aus einer Verphulbung der Bevollmächtigten oder Repräsentanten des Betriebsunternehmers erhoben werden, so würden diese Bedenken geringer sein; aber die meisten Haftpflicht-Ansprüche und Haftpflichtprozesse werden aus mangelhaften Betriebs-einrichtungen hergeleitet, haben also nicht jenes Spezialgefez, sondern die allgemeine Gesezgebung, insbesondere den § 107 der Reichs-Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869,

nach welcher jeder Gewerbe-Unternehmer verbunden ist, alle diejenigen Einrichtungen herzustellen und zu unterhalten, welche mit Rücksicht auf die besondere Beschaffenheit des Gewerbebetriebes und Betriebsfätte zu thunlichster Sicherung der Arbeiter gegen Gefahr für Leben und Gesundheit notwendig sind, zum Fundament. Wir sind zwar weit entfernt davon, die gegen Haftpflicht versicherten Betriebsunternehmer im Allgemeinen einer Vernachlässigung dieser ihnen obliegenden Pflicht zu beschuldigen, immerhin jedoch ist es zu sehr in der menschlichen Natur begründet, daß Jemand auf sein Eum und Kaffen, dessen Folgen ihn nicht treffen, nicht dieselbe Aufmerksamkeit verwendet, als gegeben würde, wenn er dafür verantwortlich wäre, und jedenfalls muß man mit Recht bezweifeln, ob es vor dem Richterfuf der Moralität zu rechtfertigen ist, daß Jemand sich gegen die Folgen seiner eigenen Verphulbung versichert. Und doch hat sich die Haftpflichtversicherung in einer Weise ausgebildet, daß die Versicherungs-geseffschaften dieselbe nicht bloß auf die Unglücksfälle, welche durch Bevollmächtigte der Betriebsunternehmer herbeigeführt werden, beschränken können, sondern auch auf solche ausdehnen müssen, welche durch mangelhafte Betriebs-einrichtungen, also durch deren eigene Schuld entfehen. Daß dies eine Vermehrung der Unglücksfälle zur Folge hat, ist mindestens sehr wahrscheinlich. Wenn wir also der Ansicht sind, daß aus diesen Gründen die Haftpflichtversicherung gegen die guten Sitten verstoßt, so glauben wir andererseits auch, daß sich dieselbe volkswirtschaftlich nicht rechtfertigen läßt. Man wundern sich darüber, woher es komme, daß in neuerer Zeit fo außerordentlich zahlreiche Haftpflicht-Prozesse geführt werden,

während doch schon das gemeine Recht gewisse Haftpflicht-Bestimmungen kannte, während die oben angezogene Reichs-Gewerbeordnung schon früher bestand, als das sogenannte Haftpflichtgefez, während endlich der französische Code civil, der schon seit langer Zeit in einem großen und besonders industriereichen Theile des deutschen Reiches Geltung hatte, nach jeder Richtung hin weit strengere Haftpflicht-Vorschriften enthält, als das Reichshaftpflichtgefez vom 7. Juni 1871. Früher pflegten sich die Betriebsunternehmer bei vorfommenden Unglücksfällen fast ausnahmslos mit dem Verlegten oder den Hinterbliebenen der Getödeten gültlich zu einigen, jetzt dagegen wird in den meisten Fällen die Frage, ob Haftpflicht vorliege oder nicht, und welche Entschädigung event. dafür zu gewähren, durch den Richter entschieden. Dieser Ercheinung liegen nach unserer Erfahrung keineswegs, wenigstens nicht in erster Linie, social-demokratische Bestrebungen zu Grunde, sondern in der Hauptsache ist die Haftpflichtversicherung daran Schuld, namentlich in ihrer jetzigen Form, nach welcher die Geseffschaften in unbegrenzter Höhe für alle Leistungen aufkommen müssen, zu welchen der Betriebsunternehmer rechtlich verurtheilt wird. Kommt bei einem gegen Haftpflicht versicherten Betriebsunternehmer ein Unfall vor und die Versicherungs-geseffschaft leistet nicht ohne weiteres Entschädigung, so wird der Verlegte, leider oft genug durch den Betriebsunternehmer selbst, dazu verleitet, gegen ihn zu klagen, weil er weiß, daß ihn die Versicherungs-Geseffschaft im Falle seiner Verurtheilung schadlos halten muß. Nun werden in den meisten derartigen Prozessen die Kläger, weil sie ein Verschulden der Betriebsunternehmer oder ihrer Repräsentanten nicht nachzuweisen vermögen, abgewiesen; aber alsdann tritt nicht etwa wieder das frühere patriarhalische Verhältnis ein, nach welchem der Betriebsunternehmer dem Verlegten ex aequo et bono unterfützte, sondern jetzt, da er bestimmt ist, daß ihm eine rechtliche Verpflichtung nicht obliegt, überläßt er ihn seinem Schicksale, resp. der öfentlichen Armenpflege. Es liegt auf der Hand, daß solche Vorgänge auf das ofnein schon getriebene Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer den nachtheiligsten Einflus ausüben müssen und deshalb meinen wir, daß die Haftpflichtversicherung auch in volkswirtschaftlicher Beziehung verwerflich ist. Wir alfen können gegen dieses Uebel nicht ankämpfen, wenn wir die Unfallversicherungs-Brande, also hiermit zugleich die eigentliche Unfall-Versicherung, das heißt, die Versicherung gegen Unfälle überhaupt, mag der Betriebsunternehmer dafür haftpflichtig sein oder nicht, fortzubereiten wollen; auch jammliche jetzt bestehenden Geseffschaften können es nicht, denn es würden immer neue Geseffschaften ins Leben treten, welche die Haftpflichtversicherung wieder aufnehmen würden. Vielmehr giebt es nur ein Mittel, nämlich, daß ebenso wie durch § 5 des Haftpflichtgefezes vom 7. Juni 1871 die Verstrantung der Haftpflicht durch Verträge zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer verboten ist, durch die Gesezgebung auch die Versicherung gegen die Folgen der Haftpflicht unterfagt würde. Dann würde das Unfall-Versicherungsgeseft in die richtige Bahn zurückkehren; die Betriebsunternehmer würden sich nicht mehr bloß den Negros an die Versicherungs-geseffschaft sichern, wenn sie zu einer Entschädigung an die Arbeitnehmer verurtheilt werden, sondern es würde dann entweder überhaupt nicht, oder wenigstens ohne Rücksicht auf die Haftpflicht, gegen die Folgen von Unfällen aller Art mit bestimmten Summen versichert werden. Die Haftpflicht-Prozesse würden in Folge dessen, wenn nicht ganz wegfallen, doch sehr vermindert werden und die Betriebsunternehmer würden, ebenso wie in früherer Zeit, die Beschädigten entweder aus eigenen Mitteln, oder wenn sie Versicherung genommen hätten, aus der ihnen zufließenden Unfall-Versicherungssumme im Wege der Güte zu entschädigen suchen, was ihnen zweifellos in den meisten Fällen gelingen dürfte. Ebenso würde wieder mehr Sorgfalt auf die Einrichtung und Leitung des Betriebes verwendet werden, weil wegen der Höhe der Prämien die Unfall-Versicherungssummen niemals fo hoch gegriffen werden könnten, daß der Betriebsunternehmer wie dies jetzt der Fall ist, unbedingt gegen die Folgen der gefehlichen Haftpflicht gefchügt wäre. Wir bemerken dabei, daß diese Ausführung nicht etwa auf den Umfang zurückgeführt werden darf, weil wir speziell bei der Haftpflichtversicherung bisher Verluste zu beklagen hätten; im Gegentheil ist diese Versicherungsart bis jetzt bedeutend vorthelhafter für uns gewesen, als die eigentliche Unfall-Versicherung, wenigstens fo weit sich solche auf das Arbeiter-Perfonal bei gewerblichen Unternehmungen bezog. Demungeachtet würden wir ein Verbotsefez in vorerwähnter Richtung mit Freuden begrüßen, weil die Haftpflichtversicherung jedenfalls als ein ungesundes Geseft bezeichnet werden muß, welches wir nur nothgedrungen aufgenommen haben und dessen Charakter eher kurz oder lang seine nachtheiligen Einwirkungen auch auf die Versicherungs-Geseffschaften ausüben wird.

Aus diesen Gründen stellen wir der hochgeehrten Erwägung des hohen Reichskanzleramtes gerhoramt anheim; ob es sich nicht empfehle, resp. als notwendig ercheint, bei der bevorstehenden Aenderung und Ergänzung des Gefezes vom 7. Juni 1871 die Versicherung gegen die Folgen der gefehlichen Haftpflicht zu verbieten.

Magdeburg, den 12. September 1878.
Magdeburger allgemeine Versicherungs-Altiengeseffschaft.

Der Verwaltungsrath.
(Unterfchrieben).
Der Generaldirektor.
(Unterfchrieben).

An das kaiserlich deutsche Reichskanzler-Amt in Berlin.

Von der „Pommerania“.

Der englische Kapitän Thomas Blyth, der sich als Passagier auf der „Pommerania“ befand, hat mehrfach Aussagen gemacht, welche der Mannschaf des Schiffes mächtig ungünstig waren. Derselbe hat seine zuerst in Dover vor dem Kreuzer of Wal erfolgten Bemerkungen bei der telegraphisch bereits erwähnten Todenschau in Hollings wiederholt. So ist er der Ansicht, es würden mehr Menschenleben gerettet worden sein, wenn die Mannschaf sich nicht so viel Mühe gegeben hätte, die eigenen Effekten zu retten; er habe selbst gesehen, wie einer der Mannschaf Betrug in ein Boot schleppte. Auf die Frage an den Kapitän, wo der erste Offizier sei, habe er zur Antwort erhalten, dieser habe ihn verlassen. Das Benehmen des Kapitän sei ein nobles gewesen. Das Boot, in welchem Zeuge sich befand, habe mit Leichtigkeit noch 8—10 Personen aufnehmen können; er habe noch warten wollen, um mehr zu retten, von der Mannschaf aber nur die Antwort „All right“ erhalten, die dann die Ruder zur Hand genommen und vom Schiffe abgehoben habe. Der Coroner wollte die Untersuchung vertagen, um dem ersten Offizier Gelegenheit zu geben, sich zu rechtfertigen; der Vertreter der „Pommerania“, Herr Saunders, meinte jedoch, eine Verdagung sei nicht notwendig, da die Sache vor dem Admiraltätsgerichte zur genauen Verhandlung kommen werde. Was übrigens die Aussagen des Kapitän Blyth betrifft, so scheint man demselben nicht allzu viel Vertrauen schenken zu dürfen. Was die oben angeführten Angaben betrifft, so stehen denselben die der Passagiere gegenüber, von denen wir die hervorragenden bereits mitgeteilt haben. Was aber die Aussage des Herrn Blyth betreffs der gestürzten Thüren in den wasserdichten Spalten anlangt, so ist diesbezüglich vollständig aus der Luft gegriffen. Die „S. B. G.“ schreibt nämlich: „In Betreff der in englischen Blättern mehrfach vorgekommenen und namentlich auch von einem Kapitän Blyth wiederholt vorgebrachten Behauptung, daß die Thüren der wasserdichten Abtheilungen am Bord der „Pommerania“ zur Zeit der Kollision nicht geschlossen gewesen, können wir jetzt auf das Bestimmteste das Gegenheil versichern. Sämtliche der Hamburg-Amerikanische Padesfahrtsaktiengesellschaft gehörenden, bei Caid u. Co. in Bremen gebauten Dampfer haben nämlich keine Thüren in ihren wasserdichten Abtheilungen, wovon sich Jeder, wie wir, durch eine Inspektion der übrigen hier im Hafen liegenden Dampfer der Gesellschaft leicht überzeugen kann. Die wasserdichten Spalten, durch welche die Abtheilungen von einander getrennt werden, gehen direkt vom Kiel bis unter das Zwischendeck, d. h. dasjenige Deck, auf welchem die Zwischendeckspassagiere untergebracht werden, und enthalten keine Thüren, so daß auch keine Thüren haben offen stehen können. Sämtliche Abtheilungen sind nur von oben durch die Luken zugänglich, die während der Reize stets geschlossen sind. Die Thüren, welche Kapitän Blyth gesehen, oder von denen er gehört hat, können nur die Thüren in den auf dem Zwischendeck selbst angebrachten Schiedwänden gewesen sein, deren Zweck lediglich darin besteht, die Passagiere beider Geschlechter von einander getrennt zu halten. Ob die Thüren offen gestanden haben, ist für das Sinken des Schiffes ohne Bedeutung, da das Zwischendeck oberhalb der Wasserlinie liegt und erst dann Wasser ins Zwischendeck kommen konnte, nachdem das Schiff durch die in den Maschinenraum hineingeströmte Wassermasse im Sinken begriffen und fast nach Steuerbord übergeholt war. Ueber das Benehmen der Mannschaf nach der Kollision erhalten wir von betheiligten gewesen Personen die nachstehenden Mittheilungen: Die Ordnung war eine musterhafte. Die den einzelnen Booten zugewiesenen Offiziere und Leute begeben sich sofort nach erhaltenen Befehlen auf ihre Posten. Große Schwierigkeiten entstanden durch das Andrängen mancher Passagiere, denen in ihrer Unkenntnis das Aussteigen der Boote zu langsam ging, und die zum Theil mit Gewalt abgehalten werden mußten, die Tare zu durchschneiden, was das Herabsteigen und den Verlust der Boote zur Folge gehabt haben würde. Das Umschlagen des ersten Bootes war eine Folge davon, daß beim Herabspringen die hintere Leier sich strotte und dadurch momentan unsicher wurde, die vordere aber klar blieb; da der an dem vorderen Falle stehende Mann in Folge des Gewichtes der unterusen in das Boot hineingesprungenen Leute das Auslaufen des Falls nicht hemmen konnte, kam das Boot mit dem vorderen Ende zuerst zu Wasser, so daß die darin Befindlichen hinaussaßen. Die anderen Boote wurden von ihren Mannschaf ordnungsmäßig zu Wasser gebracht und stiegen erst ab, nachdem sie dazu Befehl erhalten. Der eingetretene Menschenverlust ist theils auf den erwähnten Unfall mit dem ersten Boote, theils darauf zurückzuführen, daß viele Passagiere in die Kajüte und das Zwischendeck zurückgelaufen waren, um ihre Sachen zu holen und dabei vom Wasser überfallen wurden. Mehrere der Leute waren auch durch den umgestürzten Schornstein, so wie den aus der Maschine entströmten Dampf schwer verlegt und außer Stande, etwas für ihre Rettung zu thun. Das Benehmen des ungelommenen zweiten Offiziers wird ganz besonders gerühmt. Er half fortwährend den Frauen und Kindern und solchen Passagieren, denen die Angst die Besinnung geraubt hatte, beim Einsteigen in die Boote und hätte sich mit Leichtigkeit selbst retten können. Er hat seine aufopfernde Menschenfreundlichkeit mit dem Leben bezahlt.“

Todesfälle.

Am Donnerstag Abend starb in seiner Villa zu Waldhagen der Professor Dr. Friedr. Gröfle, Lehrer der höheren Mathematik an der polytechnischen Schule zu Hannover, und als Sachverständiger in vielen Kreisen rühmlichst bekannt. Neben seiner Verthätigkeit widmete er sich in den letzten Jahren besonders der Konsolidierung des preussischen Beamtenvereins, dessen hauptsächlichster Förderer er war.

Aus Halle und Umgebung.

Am Dienstag Vormittag 11 Uhr ging die Frau B. in der st. Märkerstraße mit ihrem in ein Tuch eingeschlagenem ein Jahr alten Knaben auf dem Trottoir, neben welchem ein Weicherd des Fuhrmanns Westphal stand. An dem Augenblicke, als die B. in der Höhe der Pferde angelangt war, ging der Arbeiter G. an das Handpferd und schlug diesem mit der flachen Hand auf den Rücken, worauf die Pferde sofort anogen und im schiefen Schritt nach der

gr. Märkerstraße zogen. Die B. wurde von dem Wagen umgestoßen, wobei ihr das Kind vom Arm und unter den Wagen fiel. Es lag sich nicht feststellen, ob die Räder über das Kind gegangen sind oder ob es durch die Räder an die Vorderachse des Fuhrmanns gedrückt wurde, doch verließ dasselbe nach ungefähr 20 Minuten und ist die Mutter selbst nur unbedeutend am Fuß verletzt.

Vor einigen Tagen wurde durch die hiesige Polizei der Urmacher Z. hinter Schloß und Kiegel gebracht, weil er es sich hatte anlegen lassen, verschiedene ihm zur Reparatur überreichte Uhren in hiesigen Rückkäufgeschäften zu verkaufen. Da dieses Geschäft einträglich zu sein schien, als die Uhren zu repariren, so hatte Z. dieses längere Zeit betrieben, bis endlich einigen Kunden die Zeit zu lang wurde und da Z. niemals zu Hause getroffen werden konnte, endlich Anzeige erstatteten. Wenn die Uhren nun auch noch nicht reparirt sind, so werden die Eigentümer dieselben sich doch wieder einlösen können, während Z. ebenfalls Zeit und Mühe gesunden hat, darüber nachzudenken, „daß der Krug nur solange zum Wasser getriebe, bis er bricht.“

Am 2. d. Wits. Vormittags verunglückte der Arbeiter August Bornack, Fleischerstraße 39 wohnhaft, auf einer Berliner Bahnhofe dadurch, daß ihm beim Ueberladen einer Personalleiche vom Wagen seines Dienstherrn, Kaufmann Ferd. Corte hier, auf eine Wovry, die zurück-schnellende Kurbel des Krahns beim Aufwinden gegen den Kopf schlug, so daß er besinnungslos nach der königl. Klinik geschafft werden mußte.

Der gestern an der Dreierbrücke angeschwommene Leichnam ist als der, der seit dem 18. Oktober c. verschwundenen 16jährigen Minna L. von hier melanochorir. Die gestern bezeichnenden Verletzungen am Leichnam sind ebenfalls beim Durchgang durch die Wägen entstanden, da Selbstmord unzweifelhaft vorliegt. Ein Theil ihrer Sachen wurde am 21. Oktober Morgens am Saalauer gefunden.

Im Monat Oktober wurden im Standesamtsbezirk der Stadt Halle 228 Kinder geboren: 116 männlichen und 112 weiblichen Geschlechtes, darunter 25 uneheliche Geburten, 3 männliche und 5 weibliche von hiesigen, 7 männliche und 10 weibliche von auswärtigen Müttern. Zwillinge wurden 4mal geboren.

Von 209 Kindern sind die Eltern evangelischer, 2 „ „ „ „ katholischer, 13 „ „ „ „ gemischter, 1 Kinde „ „ „ „ mosaischer Konfession, 3 Kindern „ „ „ „ Dissidenten.

Es starben 61 Personen männlichen und 58 weiblichen Geschlechtes — 119, dazu 4 Todtgeburt, sind 123 Todesfälle. Von den Verstorbenen wurden geboren:

1878:	13 männl.,	16 weibl. Geschl.
1877:	3 „ „	2 „ „
1876:	2 „ „	4 „ „
1875:	2 „ „	2 „ „
1874:	— „ „	— „ „
1873:	— „ „	— „ „
1872:	— „ „	— „ „
1871:	— „ „	1 „ „
1870:	— „ „	— „ „
1869—60:	2 „ „	3 „ „
1859—50:	7 „ „	5 „ „
1849—40:	5 „ „	7 „ „
1839—30:	5 „ „	4 „ „
1829—20:	7 „ „	3 „ „
1819—10:	7 „ „	4 „ „
1809—00:	5 „ „	5 „ „
1799—90:	3 „ „	2 „ „

Davon bekamen sich 115 zur evangelischen und 4 zur katholischen und — zur mosaischen Konfession. Es waren 31 männl. und 35 weibl. leibig, 24 männl. und 15 weibl. verheiratet, 4 männl. und 9 weibl. verwitwet.

Geboren wurden 228, Todesfälle 123, mithin 115 Geburten mehr als Todesfälle.

Ehen wurden 55 geschlossen.

Civilstand. Meldung vom 3. Dezember: Aufgebortet: Der Weicherdler J. Seidel, Brunostraße 10. u. A. Wende, Gerbergasse 9. — Der Maurer F. Vöttich, u. G. Richter, Fleischerstr. 14. —

Geboren: Dem Fuhrmannsbesitzer D. Strube ein S., Drüberrst. 12. — Dem Restaurateur C. Meißner ein S., Rathshof 4. — Dem Tischlermeister C. Zumband, ein S., Gütchenstr. 6. — Dem Schmied R. Salzmänn ein S., Diemitz. — Dem Handeltmann A. Fottentrotz eine T., Kuttelfort 2. — Dem Handarbeiter C. Richter ein S., Ackerstr. 6. — Dem Schlosser C. Meißner ein S., Al. Ullrichstraße 33. — Ein unehel. Sohn, Steinbockgasse 2. — Ein unehel. Sohn, Entbind.-Anstalt. —

Getorben: Des Mediziner D. Küstner T. Emma, 1. 3. 6. M. 18. J., Pneumonie, hoher Kräm 5. — Des Rentier A. Frisch Ehefrau Johanne Friederike geb. Hoffmann, 68. 3. 9. M. 5. J., Lungen Schlagfluß, gr. Klausstr. 8.

Datum		Baro-	Thermo-	Thermo-	Dampf-	Dampf-	Relative	Wind-
		meter.	meter.	meter.	druck.	druck.	Feuch-	Richt-
		mit Bar.	mit Bar.	mit Bar.	mit Bar.	mit Bar.	tauglich-	ung.
		mit Bar.	mit Bar.	mit Bar.	mit Bar.	mit Bar.	tauglich-	ung.
3. Decbr.	2 M.	334,6	3,04	3,8	2,45	332,15	95,5	N. O.
	10 M.	334,4	2,48	3,1	2,97	332,03	95,6	—
4. Decbr.	7 M.	333,5	4,00	5,0	2,75	331,75	96,5	N. O.

Uebersicht der Witterung (mit Ausnahme d. Küstner T. Emma, 1. 3. 6. M. 18. J., Pneumonie, hoher Kräm 5. — Des Rentier A. Frisch Ehefrau Johanne Friederike geb. Hoffmann, 68. 3. 9. M. 5. J., Lungen Schlagfluß, gr. Klausstr. 8.)

Bermischtes.
— Das will nun einmal nicht recht Winter werden — zur Freude jener großen Mehrheit, die das Holzgeld lieber in massivere Gemäße umsetzt, als in Rauch aufgehen sieht. Der besagte Holzhandwerker aber, der uns bis dahin so höflich-selbstbewußt und mit jenem eigenwilligen Nachdenken anhaute, und da sagte: „Nacht nur — Ihr müßt mir doch kommen!“ ist heute ganz jäh geworden und bekennt sich zum Fahren mit einer an Ehrgefühl grenzenden Aufmerksamkeitslosigkeit.

Was wird Freund Ruprecht zu den seltsamen Zeittänzen sagen? Der 1. Dezember und weit und breit weder Schnee noch erkorene Hasen zu sehen! Wird er sich da in seinem historischen Kostüm wohl fühlen? Und wenn er etwa von seinem heute noch nachahmlichen Pelz und bis Wägel absetzen sollte, was werden unsere Kinder dazu sagen?

Ein Knacht Ruprecht ohne Pelz und Wärmüge — das wäre ja noch nicht dagesenen. Denn die Nichte allein thut es nicht — nicht einmal in der süßen Verbindung von Wäseln, Wäseln und Pfefferfingern. Nun, Freund Ruprecht wird unjener kleinen wohl den Gefallen thun und der historischen Treue wegen bei Sonnenhellen und Frühlingsschneewehen in dem angemessenen Kostüm — schwingen.

Ja, das ist eine herrliche Zeit, die Adventszeit — die hohe Freudezeit der kleinen und wohl ein wenig auch der großen Welt, die durch den sinnlichen Jubel mit fortgerissen wird — hinaus aus der Prosa des Lebens in das Getriebe der Weihnachts-Poesie.

Die vier Wochen lange, von Tag zu Tag und von Stunde zu Stunde wachsende Spannung, die durch das jeweilige Erscheinen Freund Ruprechts systematisch gesteigert wird, hat etwas Nüchtern-ergötliches. Mit der Zeit der Humpelmänner und Waldteufel bricht eine Art poetische Aera auch über das selbstsüchtige Getriebe unserer Reizung herein — so poetisch, wie eben nur ein Kinderherz denken und fühlen kann.

„Du bist schätzbar, o du seltsame, gnadenbringende Weihnachtszeit!“ Aber auch den großen Kindern Berlins bringt die erste Adventsnote eine erfreuliche Gabe — den Kaiser. Am 5. Dezember, dem Jahrestage jener rührreichen Weihnachtsfestes seines großen Ahnen, teilt der Kaiser nach langer Abwesenheit zu den treuen Bürgern seiner Residenz zurück.

„Messieurs, kann man hier auch noch unter-tommen?“ so redete Friedrich der Große an jenem Abend des 5. Dezember 1767 die bestrühten österreichischen Offiziere im Schlosse zu Lissa an. Der Frage bedarf es heute nicht; unser Kaiser hat ein sicheres Heim in den treuen Hergen seiner Bürger. Müge mit dem 5. Dezember des Jahres 1878 eine neue Aera stetig wachsenden Vertrauens beginnen!

Und wie damals auf dem blutigen Schlachtfeld der Ebene von Leutzen der jubelnde Dank für die wunderbare Errettung von den übermächtigen Feinde sich in dem frommen Gesänge fund that:

„Nun danket alle Gott!“
Nun danket alle Gott!
Nun danket alle Gott!
Nun danket alle Gott!
Nun danket alle Gott!
Nun danket alle Gott!

„Nun danket alle Gott!“ (Berl. T.)

Dezember.

Der Dezember neigt, wie sein Vorgänger, zu trüber Witterung. Das Thermometer sinkt nun über unter den Gefrierpunkt. Doch herrscht in der Regel noch keine anfangs-trochene und strenge Kälte, die häufig erst gegen Ende des Jahres eintritt. Die Mitteltemperatur des Monats ist um etwa 3 Grad niedriger als die des November. Die Abnahme der Wärme erfolgt in den ersten zehn Dezembertagen ziemlich schnell, dann meist langamer; das stärkere Sinken pflegt erst gegen Schluss des Monats einzutreten. Die Verunreinigung ist geringer als bisher, ebenso verhält es sich mit der Elektrizität des Regens und des Schnees.

Es können im nördlichen Deutschland zehn bis zwölf Jahre vergehen, ehe ein Dezembergewitter zum wirklichen Ausbruch kommt. Die Menge des Regens und Schneeefflers ist im Durchschnitt geringer als in den Monaten Mai bis November, aber etwas größer als in den zunächst folgenden Monaten. Der Dezember von 1876 brachte um die Weihnachtszeit fast 3 Wintertage; in der Mitte des Monats ereigneten sich die verwüstenden Dammbrüche an der Elbe.

Der Dezember von 1877 war milde; Kornblumen, Erdbeeren, Kumpfen und Taubenfelsen wurden hier und da blühend gefunden. Nur an drei Tagen (20.—22.) blieb das Thermometer den ganzen Tag über unter Null. Erst in der zweiten Hälfte des Monats gab es etwas Schnee; das Weihnachtsmetsche war mild und freundlich. — Im Thierreich herrscht Stille. Farn, Akeermäusel, Dachs, Fische, Gschnehen und mangelhafte Insekten liegen im Winterschlaf.

Fällt in nördlichen Ländern viel Schnee, so erziehen viele Gänse und Enten auf ihrer Wanderung nach Süden in unseren Gegenden. In den nördlichen Gegenden beginnt der Kreuzschnabel sein Nest zu bauen. — Die Pflanzenwelt ruht nun zum größten Theile. Bei anhaltend gelinder Witterung bringen einige Frühlingssprossen bisweilen zum zweiten Male Blüthen hervor. In den Gärten blüht die schwarze Hieswurz oder Ceylänblume, und bei feuchtem Wetter grünen noch mehrere Moosarten.

Berlin, 4. Dezember. Zur Begrüßung des Kaisers werden sich auf dem Potsdamer Bahnhofe außer den bereits früher angegebenen Notabilitäten auch der Präsident des Herrenhauses, Herzog von Ratibor, und der Präsident des Abgeordnetenhauses, v. Bennigsen, einfinden. Der Kaiser wird im offenen Wagen an der Seite der Kaiserin den feierlichen Einzug in Berlin halten. Einzelne Volkshörer und Gehandte haben von ihrer Regierung dieordre erhalten, dem Kaiser bei seiner Rückkehr zu begrüßen und zu beglückwünschen.