

in Verbindung

mit S. Hübners Nachrichten aus dem Gebiete der Staats- und Volkswirtschaft und  
dessen Versicherungs-Zeitung.

N<sup>o</sup>. 139.

Bremen, den 9. Juni

1854.

## Inhalt.

Der Sundzoll und der Welthandel. — Rußlands Handel. — Englands Handel in 1853 (Baumwolle). — Berichte deutscher Handelskammern für 1853 (Mainz; Anschluß der Hansestädte an den Zollverein). — Danzigs Ausflüchten in der jetzigen Krise. — Binnendampfschiffahrt in Nordamerika. — Der deutsche Geldmarkt. — Handelsbericht. — Vermischte Notizen.  
Beilage: Algerische Zustände. — Fr. Noxae über Handel und Wissenschaft. — Zuckerproduktion und Consumtion. II. — Hannoverische Landwirtschafts-Vereine. — Deutsche Eisenbahnen auf dem linken Rheinufer. — Pitteratur (Michaelis, Eisenbahnen; Michelsen, Ottoman Empire; neue Bücher). — Rechtsfälle. — Versicherungswesen (Uebelstände des Concessionswesens; Magdeburger Feuer-Versicherung; russische Feuer-Versicherung). — Anzeigen.

## Der Sundzoll und der Welthandel.

### Erster Artikel.

Der vielbesprochene, oft bestrittene, häufig bekriegte, stets geforderte Sundzoll bietet die inhaltsreiche Belehrung, wie schwach Großmächte, wenn ihre Kräfte sich zersplittern, wie erfolglos eine unwissende und leichtfertige Diplomatie allezeit agiren muß und welche große Vortheile, zum Nachtheil der wichtigsten Interessen des Welthandels, ein kleiner ohnmächtiger Staat, in dem Zwiespalt der mächtigsten Nachbarn, sich anzueignen vermochte.

Die von der Natur gebahnten Wege nicht durch Zollbarrieren gehemmt zu sein, ist eine eben so einfache als wohl begründete Anforderung. — Das schwarze Meer steht dem Handel offen, schon längst; das Mittelmeer ist befreit von dem Tribut an die Barbaren; die Dssee ist verschlossen.

Dänemark, ein zerstücktes Inselland, hält die Schlüssel in seinen Händen und zwingt den Handel der ganzen Welt, alljährlich Millionen in seine Kassen zu steuern. Die Höhe und die Regelmäßigkeit des Tributs unterscheidet den Sundzoll von dem unfreiwilligen Geschenk an die Barbaren.

Die drei einzigen Aus- und Eingänge des Dsseebeckens: der Sund, der große und der kleine Belt, sind besetzt mit Zollbeamten und besetzten Werken. Die gesammte Durchfuhr, woher sie komme, wohin sie gehe, ist dem angeblühten Hoheitsrechte unterworfen; kein Schiff der Welt darf sich dieser Geißel des Handels ungestraft entziehen; ein blinder Schuß mahnt den Vergesslichen, bezulegen und zu bezahlen; bleibt er taub, so dringt ein scharfer Schuß in die Weichen des Schiffes. Die Conniven; der Mächte läßt den Kanonen von Kronenburg (erbaut 1574) den Spielraum, den Sund zu beherrschen, noch heutigen Tages, gleich dem Seeräuberkönig Helsing, der seine Burgen auf beiden Seiten des Sundes besetzt hatte und die vorbeisegelnden Fahrzeuge plünderte:

For why? because the good old rule sufficeth them,  
the simple plan,

That they should take, that have the power, and they  
should keep, who can!

Ohne Einfluß ist es geblieben, daß seit zwei Jahrhunderten Dänemark nur noch das Eine Ufer in seinem Besitze zu erhalten vermochte. Der friedliche Kauffahrer jeder Flagge wird genöthigt, hart unter den Kanonen der Festung vorüberzuziehen. Das Schiff könnte auf dem abwechselnd eine halbe bis drei Meilen ausgebeuteten Fahrwasser sich außerhalb der Schußweite halten und dicht an der schwedischen Küste den Durchgang machen; aber die freie Fahrt ist verboten. Nur wenn die Waffen sprechen, erscheint Kronenburg ungefährlich. Im Jahre 1658 schlug der holländische Admiral Opdam mit einer Flotte von 35 Kriegsschiffen sich siegreich hindurch; Parfer und Nelson passirten bei fisischem Nordwest am 30. März 1801 mit 53 Schiffen unter der schwedischen Küste unbeschädigt die Sundenge.

Der große Belt, ein gleich natürlicher Weg, zugänglich Schiffen aller Größe — die englische und die französische Flotte haben diese Straße neuerdings passirt — wird bewacht auf der Südseite durch die Geschütze der Festung Nyborg, den kleinen Belt dominirt die Festung Fredericia.

Wie unnatürlich diese Dinge in der That sind, Rußland, der Kolos vom schwarzen bis zum baltischen Meere, diese ewige Drohung, die gleich einem Alp lastet auf allem Fortschritt der Vergangenheit, auf jedem Aufschwung der Zukunft, beschützt die dänische Seeplage, Preußen fühlt sich zu

schwach, um der Zwingherrschaft des baltischen Handels sich zu entledigen, Oesterreich schweigt, Deutschland läßt seine ostseische Ein- und Ausfuhr durch dänische Zölle unverdrossen vertheuern, bezahlt sogar jährlich eine Vergütung, die entschädigen soll, Schweden erhebt erfolglose Beschwerden, England und Frankreich haben bisher das Joch geduldet, nur die Vereinigten Staaten von Amerika sind nicht länger geneigt, dem Gößenbilde voriger Jahrhunderte ihre Unterwerfung zu bezeugen. Schon im Jahre 1843 erklärte der Staatssecretair Upshur, nachdem die europäischen Seemächte durch dänische Operationen sich hatten einschläfern lassen:

„Dänemark fährt ohne einen Rechtsstitel bis auf diesen Tag fort, eine überaus sonderbare Abgabe von allen Waaren zu erheben, welche den Sund ein- und ausgehen. Dänemark kann diesen Zoll nach keinem Princip weder des Natur- noch des Völkerrechts, noch aus irgend einem andern Grunde, als dem des alten Herkommens in Anspruch nehmen. Es leistet für diese Auflage keinen Dienst und hat selbst nicht einmal den Anspruch, welchen die Macht, sie zu erzwingen, geben würde. Groß und allgemein ist die Unzufriedenheit, welche alle beim Dsseehandel interessirten Nationen über diese unnöthige und demüthigende Contribution empfinden. Für die Vereinigten Staaten ist die Zeit gekommen, wo sie geeignetermaßen einen entscheidenden Schritt thun können, um den Dsseehandel von diesem Drucke zu befreien.“

Diese geharnischten Worte erregten in Kopenhagen die größte Bestürzung; es glückte indessen durch russische Vermittelung, den gefährlichen Stof zu pariren, und erst gegenwärtig haben die Vereinigten Staaten von Neuem den Sturmbrecher gegen Dänemark wieder aufgerichtet.

Es ist an der Zeit, die todte Stille, die Jahrelang über die Sundzollfrage sich gelagert hat, zu unterbrechen und die merkantilische und politische Aufmerksamkeit auf diese, allgemein gefühlte Calamität des Handels hinzulenken.

Die zehnjährige Frist der zuletzt im Jahre 1841 getroffenen Uebereinkünfte ist ohne Erneuerung abgelaufen; England, Schweden, wie Preußen und alle übrigen Mächte, die durch solche sich gebunden erachtet, haben völlig freie Hand und ihrem Handelsstande gegenüber die dringendste Verpflichtung, eine durchgreifende Reform der Sundzölle in Antrag zu bringen und zu fordern. Wie die Waage in den kriegerischen Conflicten der Gegenwart schwanken, wohin sie sich neigen möge, ist im Moment unberechenbar; an schlagfertiger Kriegsmacht fehlt es nicht in der Dssee, um Dänemark Gesege vorzuschreiben.

Das Hinderniß des Sundzolls wird um so schwerer empfunden, als Dänemark in gleicher Weise alle übrigen Wege des Land- und Wassertransports zwischen Nord- und Dssee mit hohen Zöllen belastet. Der Sundzoll ist zu einem System ausgebildet worden, das im Süden des dänischen Gebiets in demselben Grade drückend auftritt, als die Belästigung der Passage durch die nordischen Dardanellen die Handelsentwicklung der Dsseehäfen hart beeinträchtigt. Dänemark, seit dem Wiener Congress im Besitze von Lauenburg, widersteht sich jeder erfolgversprechenden Herabsetzung der Elbzölle; die Hamburg-Berliner und Lübecker Eisenbahn müssen Steuern an Dänemark; der Landtransport durch Holstein ist beschwert mit dänischen Auflagen; die Fahrt durch den schleemig-holsteinischen Canal unterliegt dem gleichen Tribut, den im Sund und den Belten die Waaren und das Schiff an dänische Cassen abzutragen haben. Dänemark beherrscht durch seine Zöllner alle Pforten des nördlichen Europa wie des Weltmeers.

Wir wollen zunächst in einem historischen Rückblicke den Rechtsstitel untersuchen, auf welchen solche Anmaßung sich stützt.

## Rußlands Handel im Jahre 1852.

Die Handelsstatistik Rußlands wird nicht allein mit ungleich größerer Sorgfalt, sondern auch schneller als z. B. die des Zollvereines zusammengestellt und veröffentlicht. Obwohl die Entfernungen von den Grenz Zollämtern zu dem Centralbureau in Rußland 10 bis 20 Mal größer sind, als im Zollverein, obwohl dort die büreaukratischen Capacitäten fehlen, deren man sich hier rühmt, ist z. B. vom Jahre 1852 die amtliche Statistik Rußlands einige Wochen vor der des Zollvereines im Druck erschienen.

Dieser Veröffentlichung entlehnen wir die Zahlen des Werthes in Siberrubel, welche wir nachstehend mit denjenigen von 1851 ver-

gleichem, wobei jedoch zu bemerken ist, daß die Werthberechnung im Allgemeinen zu hoch ist.

Ausfuhr:		im Verkehr:		Einfuhr:	
1851	1852	1851	1852	1851	1852
79,221,377	93,935,647	über die europ. Grenzen	78,038,315	74,350,522	
4,852,226	12,423,885	" " Grenzen Polens	9,015,372	16,649,447	
11,140,293	2,299,184	" " asiatisch. Grenz.	15,734,836	1,096,233	
2,180,561	6,115,113	" " Grenz. Finlands	949,089	8,767,850	

97,394,457 114,773,829 Total Silber-Rubel 103,737,612 100,864,052  
Der Zollertrag war 1851: 30,529,928 1852: 31,102,789 S.-R.

Es war dagegen (nach Medens Zusammenstellung) Rußlands

im Durchschnitt	Einfuhr	Ausfuhr	Zollertrag
1802—5	40,709,250	49,101,000	?
1819—22	46,182,760	53,869,140	11,430,000
1823—26	47,614,700	52,415,370	14,950,000
1827—32	54,008,730	65,706,170	19,230,000
1833—36	63,630,501	66,104,111	23,434,424
1837—41	73,832,100	85,203,315	26,160,725
1842—46	79,853,979	88,032,258	30,380,679
1848—50	92,263,876	91,697,981	31,369,956

Diese Zahlen begreifen nicht die edlen Metalle und Münzen. Vor 1851, wo Polen noch nicht zollverein mit Rußland war, ist der Handel zwischen Polen und Rußland in demjenigen über die europäischen Grenzen inbegriffen. Im Jahre 1850 betrug Polens

Einfuhr		Ausfuhr	
2,733,590	über die russische Grenze	960,620	
5,937,520	" " preussische "	3,858,804	
1,450,899	" " österreich. "	431,000	
10,112,009	Total Silber-Rubel	5,250,424	

Der Gold- und Silberhandel Rußlands umfaßte:

Einfuhr		Ausfuhr	
1851	1852	1851	1852
5,706,304	11,236,514	über die europäische Grenze	12,946,760
58,367	39,594	" " asiatische "	637,298
642,430	1,284,740	" " Polen	2,818,138
6,407,141	12,560,848	Total Silber-Rubel	16,402,196

Unter der Ausfuhr befinden sich:

	1851	1852
Getreide	S.-R. 20,962,954	32,244,559
Holz	" 3,990,061	3,847,164
Luchten	" 1,288,121	1,074,731
Rohe Häute	" 831,912	650,976
Talg	Rud 3,000,525	2,341,205
Flachs	" 3,029,291	3,892,314
Hanf	" 3,042,552	2,726,786
Eisen	" 812,265	771,309
Kupfer	" 110,905	374,534
Pottasche	" 507,330	786,304
Schafwolle	" 583,797	808,644
Borsten	" 80,797	74,300
Lein- und Hanfsamen	Eshetiv. 1,105,040	1,298,420

Die Getreideausfuhr von 1852 überstieg alle früheren Jahre, 1847 ausgenommen, wo sich ihr Werth auf 71,279,552 S. R. belief.

Unter der Einfuhr befinden sich:

	1851	1852
Rohzucker	Rud 1,837,382	1,883,227
Baumöl	" 589,939	475,946
Kaffee	" 248,059	252,537
Baumwolle	" 1,390,712	1,834,961
Baumwollengarn, weißes	" 152,520	116,224
Soda	" 13,731	11,346
Wolle	" 69,953	81,167
Wein und andere Getränke	Rubel 7,664,249	8,649,137
Früchte	" 3,336,748	3,714,510
Farben	" 6,122,117	6,234,995
Baumwollfabrikate	" 4,639,555	4,314,306
Seiden	" 4,708,449	4,496,628
Wollen	" 1,840,985	1,566,324
Leinen	" 1,089,439	941,064
Maschinen, Modelle, Instrumente	" 3,502,522	1,879,308

Die Schifffahrt mit dem Auslande war außer den Dampfschiffen:

	Zahl der Schiffe:	
	Angelommen	Abgefegelt
in baltischen Häfen	1851 3790	1852 3627
" Häfen des weißen Meers	721	827
" Südhäfen	2585	3929
" Häfen des kaspischen Meers	227	272
	7323	8655
	1851 7342	1852 8507

	1851	1852	1851	1852
darunter in Ballast	4070	4948	521	429
Die Gesamtlastenzahl der beladenen und beballasteten Schiffe war	575396	790300	576289	768900

### Englands Handel im Jahre 1853.

#### Baumwolle und Baumwollfabrikate.

Der letztjährige Verbrauch roher Baumwolle war in Folge der mehrfachen Arbeiterstreikes, die namentlich während der letzten 3 Monate des Jahres um sich griffen und nothgedrungen die Schließung vieler Fabriken verursachte, namhaft geringer, als im vorvergangenen Jahre. Die Preise hielten sich deffenungeachtet im Allgemeinen ziemlich fest, da die Berichte von Amerika die Ernte als noch sehr im Rückstande schätzten und daher nur spärliche Zufuhren für die nächsten Monate erwartet werden konnten. Der wöchentliche Verbrauch amerikanischer Baumwolle betrug 26,800 Ballen gegen 28,980 Ball. in 1852; der Gesamtconsum 34,860 Ball. gegen 36,380 Ball. in 1852, wonach sich eine Consumtionsverringering für 1853 von 1520 Ball. pro Woche ergibt. Der Vorrath von Baumwolle in Liverpool, dem großen Stapelplatz für diesen Artikel, betrug bei Jahreschluß 1853 557,950 Ball., 577,810 Ball. in 1852 und 423,730 Ball. in 1851.

Der Ertrag der letztjährigen Baumwollen-Ernte in den Ver. Staaten wird auf 2 1/2 bis 3 Mill. Ball. geschätzt. Der zunehmende Bedarf des Continents und die sich gleichfalls schnell entwickelnde Industrie in den Ver. Staaten selbst scheinen auf Verringerung der Einfuhr nach Großbritannien hinzuwirken.

Es folgen hiernächst die Nachweise bezüglich der Einfuhr, Fabrication und Ausfuhr von Manufaktur.

a. Vorrath, Einfuhr, Verbrauch und Ausfuhr roher Baumwolle in 1853 in London, Liverpool, Glasgow, Hull und Bristol.

	Ballen u. Säcke
Vorrath in den Docks am 1. Januar 1853	657,520
" in den Händen der Spinner und Verkäufer	130,000
Total-Vorrath in England und Schottland	787,520
Importirt in 1853 in Liverpool	Ball. 2,024,695
" " " " London	133,975
" " " " Glasgow	67,538
" " " " Bristol und Hull	32,144
	2,258,352

davon wieder exportirt. Total 3,045,872  
bleiben 330,584

Consum in 52 Wochen à 36,496 Sack pr. Woche	1,897,792
Vorrath in England und Schottland am 1. Januar 1854 gleich	787,520
22 1/2 Wochen Consum	817,500
hiervon in den Docks am 1. Januar 1854	717,500
in den Händen der Spinner und Verkäufer	100,000

b. Nachweis der Ausfuhr von Baumwollengarn in jedem Trimester des Jahre 1852 und 1853:

	1852	1853	Zunahme	Abnahme
	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund
In den ersten 3 Monaten	43,205,482	33,953,323	—	9,252,159
" " zweiten "	25,518,420	30,682,817	5,114,397	—
" " dritten "	28,119,927	30,740,136	2,620,209	—
" " vierten "	27,652,911	33,864,231	6,211,320	—
	124,496,740	129,190,507	13,945,926	9,252,159
		124,496,740	9,252,159	

Vermehrung für 1853 4,693,767 4,693,767

c. An Garn wurden verspinnen:

	Pfund
In England in 1853	619,015,631
" Schottland in 1853	40,975,565
Total in 1853	659,991,196
in 1852 gegen	645,485,419
" 1851 "	579,725,958
" 1850 "	519,163,045

d. Die Ausfuhr roher Baumwolle in 1852 und 1853 war in Betreff der hauptsächlichsten Länder, wohin exportirt, wie folgt:

	1852	1853
	Pfund	Pfund
Nach Antwerpen	1,355,940	9,316,431
" Belgien (andere Häfen)	10,453,407	7,289,590
" Cronstadt	5,772,771	11,035,233
" Genua	2,531,706	4,777,602
" Gothenburg	1,212,012	3,016,094
" Hamburg	21,426,753	27,480,816
" Petersburg	30,992,766	29,088,840
" Rotterdam	13,076,289	17,840,221
" Triest	733,916	4,102,000

e. Dem Gewicht und Werthe nach betrug die Ausfuhr von Baumwollgarn und Manufaktur aller Art:

	in 1853	in 1852	in 1851	in 1850
429,175,996 Pfd. zum declar. Werthe von 32,709,385 Pfd. Sterl.				
398,874,423 " " " " " " " "	29,878,087	"	"	"
388,331,398 " " " " " " " "	30,088,836	"	"	"
348,556,257 " " " " " " " "	28,771,592	"	"	"

Für das letztverfloffene Jahr stellt sich hiernach die außerordentliche Vermehrung der Ausfuhr von 3 Mill. Pfd. Sterl. heraus und fällt dieselbe hauptsächlich und zum bei Weitem größeren Theile auf Australien. Die Ausfuhr nach Ostindien dagegen hat sich (mit Ausnahme der bedrückten Galicoes) im Vergleich zu den unmittelbar vorangegangenen Jahren nur unwesentlich vermehrt, die nach China zeigt sogar eine Abnahme, ohne Zweifel in Folge der dortigen Ereignisse.

Über die Ausfuhr, den einzelnen Artikeln nach, nebst Angabe der Länder, wohin exportirt, giebt nachstehende interessante Zusammenstellung ausführliche Auskunft und bedarf dieselbe wohl keiner weiteren Ausführung. In Betreff nur der Ausfuhr von Baumwollengarn dürfte die interessante Thatsache hervorzuheben sein, daß fast die Hälfte der Gesamtausfuhr dieses Artikels aus Großbritannien nach Deutschland geht (mit Inbegriff der Ausfuhr unmittelbar nach Holland und Belgien, da ein großer Theil des dahin exportirten Garns ebenfalls nach Deutschland bestimmt ist). Eine namhafte Zunahme der Ausfuhr von sonstigen Manufakturartikeln ergibt sich gegen 1852 nur nach Ostindien, China und Mexiko und hauptsächlich Australien, wogegen der Export nach fast allen Ländern eine, wenn auch im Ganzen nur geringe Verminderung erlitten hat.

f. Ausfuhr von Baumwollengarn und Baumwollenmanufakturartikeln der Quantität und den Ländern nach, wohin exportirt, für die Jahre 1852 und 1853:

Nr. 1. Baumwollengarn, nach Pfunden.

Wohin exportirt:	1852	1853
Brafilien	3,593	3,306
Buenos Ayres, Montevideo u.	12,037	24,020
Britisch-Indien	75,829	35,265
Britisch-Nordamerika	611,618	625,809
Belgien	1,051,491	1,928,532
Küste von Afrika (excl. Cap der gut. Hoffnung)	18,338	15,074
Chili und Peru	112,140	93,950
Cap der guten Hoffnung	38,818	25,770
Columbia	19,649	67,062
Dänemark	1,485,237	1,741,692
Ägypten	870,760	851,433
Frankreich	117,917	92,242
Westindien (nicht Britisch)	12,317	100,413
Gibraltar	298,658	98,817
Hansestädte	33,641,090	34,620,910
Hannover	3,056,404	2,750,430
Niederlande	20,225,664	23,123,513
Indien (Ost-)	20,325,089	23,361,364
China	6,456,921	5,527,549
Malta und Ionische Inseln	1,620,099	1,515,223
Mauritius	—	60
Mexiko	98,316	606,487
Neu-Holland	58,777	63,246
Neapel und Sicilien	9,106,240	8,150,370
Preußen	460,184	763,603
Portugal, Madeira u.	1,024,868	1,082,580
Rußland	2,500,030	2,412,207
Schweden und Norwegen	1,378,539	1,824,108
Spanien	358,216	46,862
Sardinien, Toskanien u.	4,344,674	5,010,120
Triest und and. österr. Häfen	4,956,265	4,205,264
Türkei und Levante	10,064,601	8,190,481
Vereinigte Staaten Amerikas	142,361	232,745
<b>Total</b>	<b>124,496,740</b>	<b>129,190,507</b>

Nr. 2. Baumwollen-Zwirn, nach Pfunden.

Brafilien	213,536	208,014
Chili und Peru	223,873	232,261
Westindien (nicht Britisch)	210,352	252,617
Hansestädte	255,235	248,369
Mexiko	39,957	266,532
Sardinien, Toskanien u.	500,612	291,383
Vereinigte Staaten von Amerika	1,116,459	1,558,247
Andere	1,224,386	1,307,902
<b>Total</b>	<b>3,784,410</b>	<b>4,365,325</b>

Nr. 3. Damask und Diapre, in Yards.

Ver. Staaten von Amerika	343,055	413,228
Andere	72,763	98,754
<b>Total</b>	<b>415,818</b>	<b>511,982</b>

Nr. 4. Cambrics und Musline, in Yards.

Brafilien	775,932	478,131
Britisch-Indien	566,267	628,179
Westindien (nicht Britisch)	391,018	439,474
Indien (Ost-)	775,570	815,438
Neu-Holland	593,710	1,777,453
Ver. Staaten von Amerika	3,448,983	3,098,090
Andere	2,390,870	2,393,356
<b>Total</b>	<b>8,942,450</b>	<b>9,630,121</b>

Nr. 5. Dimities, in Yards.

Großtheils nach Australien	Total	18,117	58,649
Nr. 6. Larws und Lenos, in Yards.	Total	12,962	87,218

Nr. 7. Galicoes, plain, in Yards.

Brafilien	61,213,694	53,533,837
Buenos Ayres, Montevideo u.	21,607,064	15,455,861
Britisch-Indien	12,021,367	11,067,824
Britisch-Nordamerika	6,250,910	11,795,429
Belgien	681,961	945,383
Küste von Afrika (excl. Cap der gut. Hoffnung)	9,240,445	10,473,213
Chili und Peru	30,400,687	31,908,227
Cap der guten Hoffnung	6,611,957	5,404,679
Columbia	9,737,601	14,308,612
Dänemark	2,036,463	1,993,653
Ägypten	17,347,775	11,850,049
Frankreich	1,162,570	620,885
Westindien (nicht Britisch)	16,441,462	18,392,166
Gibraltar	12,311,836	14,659,099
Hansestädte	16,127,881	16,176,782
Hannover	101,396	1,860
Niederlande	12,620,000	12,336,637
Indien (Ost-)	287,271,954	297,948,094
China	125,249,343	84,900,129
Malta und Ionische Inseln	11,593,020	11,096,184
Mauritius	2,401,008	2,784,372
Mexiko	6,694,158	17,429,727
Neu-Holland	5,631,979	17,169,887
Neapel und Sicilien	9,669,894	6,940,820
Preußen	41,016	21,885
Portugal, Madeira u.	34,217,082	34,551,271
Rußland	1,145,716	1,582,726
Schweden und Norwegen	553,245	535,219
Spanien	805,714	513,541
Sardinien, Toskanien u.	14,724,503	16,893,553
Triest und andere österr. Häfen	9,792,589	10,999,211
Türkei und Levante	57,962,893	51,224,807
Ver. Staaten von Amerika	22,473,778	58,929,381
<b>Total</b>	<b>826,129,961</b>	<b>844,445,003</b>

Nr. 8. Counterpanes und Quits, Stücke.

Neu-Holland	53,219	124,503
Ver. Staaten von Amerika	21,606	59,730
Andere	247,570	156,274
<b>Total</b>	<b>332,395</b>	<b>340,507</b>

Nr. 9. Baumwollen und Linnen vermischt, Yards.

Westindien (nicht Britisch)	288,072	629,035
Ver. Staaten von Amerika	1,144,307	3,005,036
Andere	838,328	923,735
<b>Total</b>	<b>2,220,707</b>	<b>4,557,806</b>

Nr. 10. Gingshams, Yards.

Küste von Afrika (excl. Cap der guten Hoffnung)	88,818	220,310
Ver. Staaten von Amerika	334,757	733,593
Andere	385,272	181,716
<b>Total</b>	<b>808,847</b>	<b>1,135,619</b>

Nr. 11. Cordes, Belvetsens, Belvets u., Yards.

Neapel und Sicilien	301,018	3,952,578
Sardinien und Toskanien	935,163	742,759
Ver. Staaten von Amerika	964,478	1,988,349
Andere	1,585,357	1,758,259
<b>Total</b>	<b>3,786,016</b>	<b>8,441,945</b>

Nr. 12. Ranteens, Yards

<b>Total</b>	52,953	94,256
--------------	--------	--------

Nr. 13. Quiltings und Ribs, Yards

<b>Total</b>	121,588	87,002
--------------	---------	--------

Nr. 14. Galicoes bedruckt und farbige, Yards

Brafilien	50,392,245	51,941,541
Buenos Ayres, Montevideo u.	19,399,325	14,798,198
Britisch-Indien	11,734,261	12,751,724
Britisch-Nordamerika	12,021,047	18,962,851
Belgien	742,211	1,223,476
Küste von Afrika (excl. Cap der gut. Hoffnung)	14,214,556	19,589,334
Chili und Peru	27,890,695	41,498,022
Cap der guten Hoffnung	6,000,418	5,073,836
Columbia	17,818,524	24,818,045
Dänemark	579,798	446,706
Ägypten	3,144,470	3,737,598
Frankreich	1,810,944	1,764,992
Westindien (nicht Britisch)	19,592,349	24,414,916
Gibraltar	4,656,872	6,403,089
Hansestädte u.	23,574,430	26,136,940
Hannover	210,920	15,759
Niederlande	10,396,302	11,699,388
Indien	41,669,088	52,352,382
China	10,113,483	5,525,041
Malta und Ionische Inseln	2,637,964	2,218,210
Mauritius	1,873,248	3,453,503
Mexiko	10,939,681	19,059,397
Neu-Holland	4,911,088	13,777,442

Napel und Sicilien .....	7,413,778	6,170,983
Preußen .....	228	5,600
Portugal, Madeira zc. ....	10,597,248	13,707,396
Rußland .....	523,702	402,399
Schweden und Norwegen .....	723,627	1,206,428
Spanien .....	2,358,367	1,444,699
Sardinien und Toskanien .....	14,146,728	16,532,314
Triest und andere österr. Häfen .....	4,003,468	5,530,197
Türkei und Levante .....	39,394,743	47,564,743
Ver. Staaten von Amerika .....	59,100,687	96,844,418
<b>Total</b>	<b>434,586,495</b>	<b>551,071,567</b>

## Nr. 15. Hosiery. Duzend.

Chili und Peru .....	90,460	161,050
Neu-Holland .....	105,012	354,573
Ver. Staaten von Amerika .....	620,365	789,511
Andere .....	432,523	395,271
<b>Total</b>	<b>1,248,300</b>	<b>1,700,405</b>

## Nr. 16. Shawls und Taschentücher, Duzend.

Brasilien .....	171,793	138,454
Mexiko .....	35,721	90,860
Ver. Staaten von Amerika .....	187,439	172,103
Andere .....	490,779	481,767
<b>Total</b>	<b>885,732</b>	<b>883,184</b>

## Nr. 17. Race zc. Yards.

Belgien .....	3,474,697	5,364,428
Chili und Peru .....	1,181,031	2,835,387
Columbia .....	515,368	1,856,895
Frankreich .....	3,387,226	4,051,958
Westindien (nicht Britisch) .....	2,146,665	1,186,796
Gibraltar .....	539,088	1,270,014
Hansestädte .....	38,777,394	43,292,761
Niederlande .....	13,685,354	13,417,860
Neu-Holland .....	645,747	1,648,893
Napel und Sicilien .....	1,158,259	1,185,850
Sardinien, Toskanien zc. ....	4,930,793	4,632,191
Ver. Staaten von Amerika .....	13,254,274	16,282,572
<b>Total</b>	<b>92,678,417</b>	<b>103,937,666</b>

## Nr. 18. Tapes zc., Duzend

Total 4,632 8,380

## Nr. 19. Ticks und dgl., Yards.

Westindien, Britisch, .....	16,767	157,462
Indien (Ost-) .....	12,785	190,516
Neu-Holland .....	113,444	382,969
Andere .....	191,604	125,137
<b>Total</b>	<b>334,600</b>	<b>856,084</b>

## Nr. 20. Nicht speciell genannte Artikel nach dem Werthe. Total Pfd. Sterl. 288,471 219,063

## Berichte deutscher Handelskammern für 1-53.

Wir haben in der vorigen Nr. nach den Berichten der Handelskammern zu Coblenz, Köln und Düsseldorf ein Bild von der Handels- und Schifffahrtsbewegung auf dem Rheine zu geben versucht. Inzwischen ist uns auch ein Bericht der Mainzer Handelskammer zugegangen, aus welchem wir des Zusammenhangs wegen gleich heute einige Angaben in Beziehung auf denselben Gegenstand hervorheben. Dieser Bericht ist übrigens — wie wir zum Eingange noch bemerken wollen — unseres Wissens der erste durch den Druck veröffentlichte der Handelskammer einer für manche Zweige des Handels so wichtigen Stadt, und wir dürfen darin wohl ein erstes Zeichen der Wirksamkeit des einsichtsvollen und thätigen neuen Secretärs der Kammer, Georg Schirges, begrüßen.

Der allgemeine Charakter des Geschäftes im vorigen Jahre wird als ein gesunder bezeichnet. „Je mehr die zollvereinsländische Fabrikindustrie sich ausdehnt — heißt es weiter — desto umfangreicher werden die Bezüge an Rohstoffen und Halbfabrikaten vom Auslande, desto stärker die Versendungen inländischer Gewerbeserzeugnisse nach auswärts. Die Ermittlung der billigsten Bezugs- und Absatzwege gehört dabei gegenwärtig zu den schärfsten Untersuchungen der Fabrikanten und Handeltreibenden. Denn bei der Massenhaftigkeit der transportirten Waaren fällt der kleinste Bruchtheil des Kreuzers für Frachten schwer ins Gewicht und giebt bei der Wahl der Handelsstraßen oft den Ausschlag. Lange Zeit hindurch war Mainz der bevorzugte Umschlagplatz für einen regelmäßigen und starken Waarenzug. Die an vielen andern Orten des Rheins in Anwendung gekommenen neuen Verkehrsmittel haben den Handel zersplittert und den größeren Städten am Ufer des Rheinstroms ihren früheren Antheil am Verkehr geschmälert. Wie bedeutend der in dieser Beziehung eingetretene Umschwung des Verkehrs auf dem Rhein ist, giebt sich bei einer vergleichenden Prüfung der Allgemeinen und der eigentlichen Hafensbewegung klar zu erkennen. Im Allgemeinen sind Schifffahrt und Handel auf dem Rhein offenbar in rascher und gehoblicher Entwicklung begriffen. Die an dem Rheinzollamt unserer Stadt vorübergegangene Güterbewegung ist von 2 1/2 Mill. Str. im Jahre 1836 auf mehr denn 10 Mill. Str. im Jahre 1852 gestiegen, hat sich

also vervierfacht. Dagegen zeigt sich in der hiesigen Hafensbewegung während eines neunzehnjährigen Zeitraums nicht allein keine Zunahme, sondern ein bedeutender Rückgang gerade derjenigen Handelsartikel, welche als die gewinnreichsten angesehen werden müssen. Denn die Güter zur vollen Gebühr, bei denen dieser Rückgang am bedeutendsten, umfassen gerade solche Waaren, welche den meisten Werth haben und deshalb auch die höchsten Frachten und Assuranzprämien tragen. Der Aufschwung der zollvereinsländischen Industrie hat das Ausland dem inländischen Consum für manche Manufakturwaaren entbehrlich gemacht. Mit dem Eingehen der großen Häuser, welche in englischen Fabrikaten und Manufakturwaren umfangreiche und große Geschäfte machten, hat natürlich auch der Speculationshandel in solchen Artikeln abnehmen müssen. Die einheimische Industrie bietet in ihrer vermehrten Nachfrage nach ausländischen Rohprodukten und Halbfabrikaten ein Mittel dar, den Ausfall zum Theil zu decken, welchen der Speculationshandel durch die Abnahme der Einfuhr ausländischer Fabrikate erlitten hat. Der Aufschwung im Rohproduktenverkehr ist unserm Plage aber verhältnißmäßig wenig zu Gute gekommen, weil derselbe durch die mit dem Rhein concurrirenden Eisenbahnen in zwei Hauptrichtungen abgeschnitten wurde und verschiedene andere Plätze an dem Waarenzug Antheil genommen haben.“

Bei dem Rheinzollamt gingen (ausschließlich Holz) im Jahre 1852 2,536,281, zu Berg 7,563,070, zusammen 10,099,351 Ctr. vorüber. In Mainzer Hafen sind 1853 angekommen 5034 Fahrzeuge mit 1,563,883 Ctr. (davon vom Niederrhein 887,656, vom Oberrhein 176,916, vom Main 500,211 Ctr.), abgegangen 4850 Fahrzeuge mit 792,855 Ctr. (davon nach dem Niederrhein 240,316, nach dem Oberrhein 360,243, nach dem Main 192,296 Ctr.).

„Nach der unter den deutschen Uferstaaten getroffenen Uebereinkunft vom 1. October 1851 werden von Holland bis Mainz für Güter zur ganzen Gebühr 61 Centimes = 17 kr., für Güter zur viertel Gebühr 29 Centimes = 8 kr. Rheinzoll vom Zollcentner erhoben. Daß diese Abgabe noch zu hoch gegriffen ist, um der Wasserstraße des Rheins den langgenoffenen Vorzug vor anderen Richtungen des Güterverkehrs auf die Dauer zu erhalten, zeigt u. A. die Concurrenz, welche der im September v. J. auf seiner ganzen Strecke eröffnete Marne-Rhein-Canal dem Rheinstrom zu bereiten angefangen hat. Schon haben süddeutsche Etablissements ihren Rohstoff auf diesem Wege zugeführt erhalten, und es kann kaum bezweifelt werden, daß manche englische und amerikanische Produkte, welche ihren Weg nach dem Elsaß, dem südlichen Deutschland, der Schweiz und Oesterreich rheinaufwärts nehmen, nach und nach aus den französischen Häfen auf dem Marne-Rhein-Canal oder den französischen Eisenbahnen werden bezogen werden. Ueberhaupt sind die Anstrengungen, welche Frankreich macht, seinen Antheil an dem central-europäischen Güter- und Personenverkehr zu steigern, im hohen Grade beachtenswerth. Die französischen Bahnen, welche schon zu außerordentlich niedrigen Sätzen befördern, gehen offenbar darauf aus, den Güterzug so viel wie möglich vom Rhein ab und durch Frankreich zu lenken. Die Richtung und Centralisation der französischen Eisenbahnen und Wasserstraßen scheinen diesen Bemühungen auf Kosten unseres Handels und unserer Schifffahrt immerhin Aussicht auf einigen Erfolg darzubieten. Durch die Rückfrachten, auf welche die Rheinschifffahrt zu Berg oder zu Thal in der Regel rechnen kann, ist dieselbe in den Stand gesetzt, außerordentlich billige Frachten gewähren zu können. Allein diese Frachten sind bereits so niedrig, daß sie ihre äußerste Grenze erreicht zu haben scheinen, so daß dem Handel keine namhafte Ermäßigung von Seiten der Frachtschiffer mehr geboten werden kann. Indem aber die Waarenzüge vom Rhein ab und auf die concurrirenden Handelsstraßen gezogen werden, wird auch der Nutzen verringert, welchen der Rheinzoll der Staatskasse bringt. In diesem Falle ist das finanzielle Interesse mit dem volkswirtschaftlichen völlig identisch, und was zum Schutz des Einen nöthig erscheint, kann zugleich auch dem Andern nur zu Gute kommen.“ — „Obgleich die Vollendung der französischen Bahn von Havre bis Straßburg und Metz eine Abnahme des hiesigen Geschäftes der Auswanderungsbeförderung zur Folge hatte und ein bedeutender Theil des deutschen Auswanderungsstroms bei Koblenz und Mannheim vom Rhein ab durch Frankreich geleitet wurde, war doch der Andrang von Auswanderern in den hiesigen Bureaux bedeutend.“

Wir müssen uns vorbehalten, auf den Inhalt des Berichtes bezüglich einzelner Geschäftszweige, namentlich bezüglich des Getreidehandels, später zurückzukommen. Nur eine Notiz sei uns gestattet hier einzuschalten, für welche wir sonst keinen Raum finden dürften. Der Bericht sagt: „Das Schuhmacher- und Schreinerhandwerk haben sich in unserer Stadt zum fabrikmäßigen Betrieb emporgeschwungen, und die Leistungen dieser umfangreich betriebenen Geschäfte sind selbst in fernen Ländern wie im Inlande sehr geschätzt. Die Theilnahme unserer tüchtigen Kleingewerbe an der Versorgung entfernter Märkte würde ohne Zweifel noch viel bedeutender sein, wenn die dabei nöthigen Vorlagen immer in erforderlichen Umfange gemacht werden könnten. Ueberhaupt sind die Grenzen, innerhalb welcher der hiesige fabrikmäßige Gewerbetrieb sich ausdehnen ließe, noch keineswegs erreicht, und wir zweifeln nicht, daß die für Bezug und Absatz so günstige Lage unseres Ortes, die vorhandenen weitverzweigten Geschäftszweige und andere wichtige Hülfsmittel desselben von Seiten der hiesigen Bevölkerung immer mehr werden geschätzt und ausgebeutet werden.“ Wir finden

hierin gegenüber den ewigen Klagen der Handwerker in anderen, wahrlich nicht ungünstiger situirten Städten eine erfreuliche Bestätigung unserer Ansicht, daß es nur auf dem Handwerkerstand selbst ankommt, ob er unter den in der neueren Zeit allerdings veränderten Verhältnissen für die Production fortbestehen kann oder nicht. Nicht die straffere Anspannung des Kunstzwanges vermag ihm auf die Dauer die Bedingungen einer künftigen Existenz zu erhalten, sondern nur das freiwillige Eingehen auf den Gedanken der freien Concurrenz unter Festhaltung der Erbsücke der Väter — Einfachheit der Sitten, Fleiß und Geschicklichkeit — die alte Blüthe wiederzugeben.

Schließlich sei sodann noch eines Punktes gedacht. In dem vorliegenden, wie in den Berichten einiger anderen binnenländischen Handelskammern finden wir den Wunsch ausgesprochen, daß die Hansestädte bald dem Zollverein angehörenden möchten, vergeblich aber suchen wir hier und dort nach einer Entwicklung der Gründe für solchen Wunsch. Wenn der gewöhnliche deutsche Philister nicht begreifen kann, warum die Kaufleute an der Nordsee für ihren Welthandel etwas Apartes brauchen, so ist uns das ebenso verständlich, wie die Anfrage einer von Sachsen an Preußen abgetretenen Dorfschaft an ihren alten Landesherren, warum er nicht auch eine andere Dorfschaft preussisch gemacht habe, da die Leute dort nicht besser seien als sie, die Büttler. Wenn einige Zoologen sich nach dem Augenblick sehnen, wo sie um die Karte von Deutschland eine schwarz-weiße oder schwarz-gelbe Linie ziehen können, so haben wir dagegen nur einzuwenden, daß der Zollverein nicht das einzige Deutschland ist, daß die Zollconferenz mit ihren instruirten Gesandten, mit dem Erforderniß der Einstimmigkeit zu Beschlüssen, ohne gemeinsame Executive und ohne den Mithrath derer, die da mithaten sollen, genau, wie ein Ei dem anderen, dem Bundestage gleicht, um dessen Reformation es sich handelte, wenn man sonst von deutscher Einheit sprach. Wenn die Finanzmänner sagen, die Bewachung der Grenzen koste zu viel Geld, so lange Hamburg und Bremen außer dem Zollverbände seien, so ist das sogar ein ganz vernünftiger volkswirtschaftlicher Grund, bei dem es sich nur fragt, ob das Gewicht desselben nicht durch in die andere Waagschaale fallende Momente in die Höhe getrieben werde. Wenn aber praktische Geschäftsleute, wenn die Vertreter des Handelsstandes deutscher Binnenstädte ihre Regierungen bitten, für die Herbeiführung des Anschlusses der Hansestädte an den Zollverein thätig zu sein, so ist man zu fordern berechtigt, daß dafür ganz bestimmte, im Interesse des binnenländischen Verkehrs beruhende Gründe angegeben werden. Der Ausdruck „die Vortheile eines großen, geschlossenen und zusammenhängenden Marktgebietes“ muß sich doch in einzelne greifbare Thatfachen auflösen lassen, wenn er nicht eine bloße Phrase ist. Das Gebiet der Hansestädte ist ja keine Ländermasse, die als Erzeugungsland oder Absatzmarkt für die vereinsländische Industrie eine Bedeutung hätte. Dinehin umgiebt dasselbe keine mit erheblichen Eingangs- und Ausgangsrechten geschützte Zolllinie. Der Verkehr von vereinsländischen Produkten in den Hansestädten bleibt derselbe, mögen dieselben zum Zollverein treten oder nicht; der Preis der Waaren, die das Binnenland aus denselben bedarf, vermindert sich um nichts, wenn sie Eiferes thun. Sie kommen lediglich als Vermittlerinnen des Handels in Betracht. Liegt nun für den binnenländischen Fabrikanten eine Beschwerte darin, wenn der Zoll für die ihm erforderlichen Rohprodukte nicht schon an der Meeresküste, sondern erst bei der Verladung auf die Eisenbahn entrichtet wird? Macht er nicht geradezu einen Gewinn, wenn er sein Bedürfniß aus einem unverzollten Lager auswählen kann, dessen unverkauften Rest der hanseatische Kaufmann nach dritten Handelsgebieten weiter verschifft? Oder wenn die Hansestädte ausgedehnte Freihafenrechte im Zollverein genießen sollen — worin liegt denn der Vorzug, wenn sie diese kraft vertragemäßiger Gestattung statt durch Behauptung ihrer hergebrachten Freiheit haben? Diese Fragen sollen nicht eine Ablehnung der von dem deutschen Binnenlande an die deutschen Meerstädte zu stellenden Forderung, patriotisch zu handeln, enthalten. Im Gegentheil das Handelsblatt hat sich recht eigentlich die Aufgabe gestellt, das Verständniß der Interessen des Südens im Norden und umgekehrt des Nordens im Süden zu fördern. Darin liegt ja eben der Grund, weshalb es in der Zollanschlußfrage von denselben Zeitungen wegen seiner Parteilosigkeit angegriffen wird, welche es andern Tages als Parteiblatt denunciren. Betrachte man das Gesagte geradezu als eine Aufforderung, in unseren Spalten das Interesse des Zollvereins an der Acquisition der Hansestädte darzulegen. Vorläufig vermögen wir dasselbe nicht zu entdecken. Allerdings aber erkennen wir an, und haben stets anerkannt, daß, vom Standpunkte des hanseatischen Interesses angesehen, die Zollanschlußfrage sehr verschiedene Seiten darbietet. Deren Erörterung aber steht — denken wir — schiedene Seiten darbietet. Deren Erörterung aber steht — denken wir — schiedene Seiten darbietet. Deren Erörterung aber steht — denken wir — schiedene Seiten darbietet. Deren Erörterung aber steht — denken wir — schiedene Seiten darbietet.

## D a n z i g.

Die großen europäischen Verwicklungen entziehen sich der Beurtheilung der Uneingerechten, mithin läßt sich auch keine feste Ansicht über die Zukunft unsers davon abhängigen Handels fassen. Er beruht wesentlich auf Uebermittlung polnischer Rohprodukte, insbesondere Weizen und Holz, nach dem europäischen Westen. Bis jetzt hat diese keine Störung durch kriegerische Ereignisse gefunden, und man ist hier der Ansicht, daß bei einer festen nationalen Politik, die Niemanden die Schleppe trägt, das bisherige Verhältniß wohl noch geraume Zeit fortauern könne. Alle Interessen sprechen dafür. Die Seigneurs im obern Weichselgebiet zeigen sich durchaus nicht abgeneigt, ihre Produkte gegen preussische Thaler umzusetzen; Engländer und Franzosen beziehen dagegen sehr gerne diese Produkte von den preussischen Unterthanen, und diese finden solche Zwischenstellung ganz bequem, so lange höhere Pflichten gegen das Vaterland sie gestatten. Tritt der Moment ein, wo jenen Zuflüssen Stillstand geboten wird, so wird man auch dies zu ertragen wissen, in der festen Zuversicht, daß man nur ein mit würdiger Energie zu Ende geführtes Uebel, nicht aber die Schrecken langhinschleppender innerer Auszehrung zu tragen haben wird. Inzwischen entsprach die bisherige Weizenzufuhr aus Polen nicht den gehegten Erwartungen. Ueber Thorn wurden etwa 5500 Lasten eingeführt, die an Beschaffenheit nicht bedeutend den preussischen Weizen von 1853 übertreffen. Nur auf 12,000 Lasten schätzt man das Quantum, welches wir überhaupt bis zur Ernte aus Polen empfangen dürften. Aber es ist sehr möglich, daß die Störungen der Ausfuhr aus dem schwarzen Meer späterhin große Massen podolischen und volhynischen Weizens wiederum vermittelt der Weichsel und ihrer Nebenströme nach Danzig lenken werden, welches vor den Continentalkriegen und vor dem Aufblühen Ddessas der Hauptausfuhrhafen für jene kornreichen Länder war. Zugleich war es der Haupteinfuhrhafen überseeischer Produkte und Fabricate zur Versorgung jener Länder. Diesen Verkehr hat die russische Handelspolitik mit geringer Ausnahme völlig zerstört; es würde zu weit führen, wenn die Fälle erörtert werden sollten, die zu einer Herstellung führen könnten. Jene Handelspolitik kennt lediglich ihren, in Wahrheit nur scheinbaren, Nutzen; sie kennt nur das Einstreichen des Geldes, nicht aber die Segnungen des wechselseitigen Austausches; sie ist unberührt geblieben von den mächtig vorgeschrittenen Einsichten, denen Sir Rob. Peel Geltung verschaffte, und denen fast keine civilisirte Regierung sich hat verschließen können.

Die Holzzufuhren werden wahrscheinlich sehr bedeutend werden, da die zwei vorangegangenen Jahre glückliche Geschäfte in dieser Branche herbeiführten. 1847 stieg die Einfuhr bei Thorn auf 600,000 Stüde sächsischen Balken und Rundhölzer. Die Handelskrisis jenes Jahres, die nachherigen Blockaden u. s. w. zertrümmten den gedeihlichen Zustand. 1852 stieg die Importation wieder auf 390,000 und 1853 auf 680,000 Stück. Es ist anzunehmen, daß hiervon  $\frac{1}{4}$  nach Danzig gelangten. Im J. 1854 glaubt man die letztere Ziffer noch übertreffen zu sehen. Dies dürfte mehr sein, als die glänzendste Epoche Danzigs gewährte, doch ist die Beschaffenheit der Hölzer weit abfallend, und sie muß bei barbarischer Forstwirtschaft immer tiefer fallen. Die ersten Holztransporte gingen unlängst bei Thorn vorüber und belaufen sich auf etwa 50,000 Stück.

Die Uebermittlung anderer russisch-polnischer Produkte, wie sie in Memel sich entwickelt hat, fand bisher hier nicht statt. Nur 8000 Centner Talg aus Podolien wurden nach Danzig, statt nach Odessa geführt und gleich zu Schiff gebracht. Für Weizen, eine schwerer transportable Waare, wird jedenfalls eine längere Zeit zu den Vorkehrungen nöthig sein, um ihn auf die Weichsel, statt wie bisher durch die Steppen nach Odessa zu bringen. Man glaubt, daß Anregungen durch Consulatsbehörden oder noch besser die Sendung einer hiezu vollkommen geeigneten Persönlichkeit sehr erfolgreich eingreifen könnten, da es in vielen Fällen eben auf Anregungen ankommt. Wichtiger kann für den Handel Danzigs Nichts sein, als die Geltendmachung seiner Lage an einem Ausgangspunkt der kornreichen Flächen, die einerseits zur Ostsee, und andererseits zum schwarzen Meer abfallen. — Dies bildet eine Frage, die nicht bloß Particularinteressen berührt, sondern in den Welthandel eingreift, mithin der Beachtung in hohem Grade würdig ist.

Nachdem im J. 1853 hier das Projekt zu einer Dampferlinie Danzig-Hull-London vollkommen fehl ging, wird die Aufmerksamkeit jetzt darauf zurückgelenkt, und es wird nothwendig wieder aufzunehmen sein, sobald sich etwa der oben erwähnte Waarenzug herstellt. Es geschieht übrigens von hier aus unglaublich Weniges dafür. So wird zwar die Weichsel von Dampfern befahren, diese aber gehören einer Warschauer Gesellschaft. Unter gewöhnlichen Umständen würde eine solche Unternehmung preussischer Unterthanen allen möglichen Bedrückungen durch die russischen Behörden entgegenzukämpfen haben, unter den jetzigen aber wäre es vielleicht minder schwierig, schützende Feststellungen zu erlangen. Auch durch dieses Mittel wäre die Wiedergewinnung eines Theils der Produktausfuhr jener fruchtbareren Länder vorzuarbeiten, die, nach dem schwarzen und baltischen Meer abfallend, vermöge der Weichselstraße mehr auf das letztere hingewiesen scheinen, wo die viel niedrigeren Schiffsfrachten und viele andere fördernde Verhältnisse den Producenten für ihre Produkte eine bessere Verwerthung sichern müßten als der Steppenweg nach Odessa und die Verschiffung jenseits Sibiraltar.

## Die Binnen-Dampfschiffahrt im Westen der Vereinigten Staaten.

Der reichen Gliederung des Gebietes der Ver. Staaten, das mehrere tausend Stunden Küstenlänge hat und von so vielen großen Strömen durchzogen wird, entspricht die lebhafteste Schiffahrt auf dem Ocean, auf den Flüssen, Seen und Kanälen. Aus einer kurzen Uebersicht über die sehr werthvollen amtlichen Berichte geht hervor, wie unsere Dampfschiffahrt sich aus kleinem Anfängen durch die gewaltige Energie des Volkes zu ihrer staunenswerthen Höhe emporgearbeitet hat; und doch befindet unsere Dampfflotte sich erst in den Anfängen. Im Anfange des Jahr. 1851 fuhrn unter amerikanischer Flagge auf den großen nördlichen Seen 164 Dampfer.

Dem Mississippihale gehörten 253 an; davon kamen auf

	Schiffe	Tonnen	Mannschaft	Passagiere
St. Louis	131	31,833 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	2,320	882,593
Memphis	3	450	15	34,000
Wicksburg	6	937 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	101	46,800
New-Orleans	113	67,736	3,958	434,000

Insgesamt 253 100,957<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 6,414 1,397,393

Die Dampfflotte auf dem Ohio u. stellte sich folgendermaßen heraus:

	Schiffe	Tonnen	Mannschaft	Passagiere
Pittsburg	112	16,942	2,588	446,661
Wheeling	46	7,190	651	243,170
Cincinnati	111	24,709	2,789	2,460,796
Louisville	61	15,180	1,913	270,000
Nashville	18	3,578	397	24,340

Insgesamt 348 67,601 8,338 3,464,967

Bei der Angabe der Tonnenzahl haben wir die Brüche nicht einzeln angeführt, sondern bei der Gesamtangabe eingezogen. Es ergibt sich, daß die Dampferflotte im Binnenlande zu Anfang 1852 bestand aus 765 Schiffen von 204,725 Tonnengehalt und einer Besatzung von 17,607 Köpfen. Davon waren 663 gewöhnliche Dampfer mit Radschrauben von 184,262 Tonnen und 52 Propellers von 15,729 Tonnen mit 817 Köpfen Besatzung; 50 waren Fährboote von 4733 Tonnen und 214 Köpfen. An Passagieren beförderten diese Schiffe zusammen: 5,861,850 Personen, wovon 1,514,290 auf den St. Lorenz und die Seen kamen.

Die Häfen an der Nordgrenze: Burlington in Vermont, Pittsburg, Ogdenburg, Sacketts-Harbour, Cape Vincent, Oswego, Rochester, Lewiston und Buffalo im Staate New-York; Erie in Pennsylvanien; Cleveland, Sandusky City und Toledo in Ohio; Detroit und Mackinow in Michigan und Chicago in Illinois beförderten mit Dampfschiffen 1,027,750 Fahrgäste, 1,325,911 auf den Eisenbahnen, 86,000 auf den Kanälen, 27,872 mit der Post. Die Dampffahrten wurden von 486,540 Leuten benutzt, so daß sich für diese 16 Häfen ein Personenverkehr von 2,953,073 ergibt. Voran stehen Buffalo mit 622,423 und Detroit mit 918,829. Schon aus diesen Ziffern läßt sich auf die ungemaine Lebendigkeit des Verkehrs schließen, der für die Seen, das Mississippi- und Ohiothal sich auf 7,614,924 Passagiere stellte. Dabei ist zu bemerken, daß aus mehreren Districten gar keine Angaben eingegangen waren, die Ziffer sich also noch weit höher beläuft. Es kamen in St. Louis an und reisten von dort ab 367,795; Pittsburg 466,656; Buffalo, wie schon bemerkt, 622,423; Chicago 199,883, was für diese vier Plätze allein 1,656,757 Passagiere ergibt, während die Gesamtbevölkerung dieser Städte nur 217,964 Köpfe betrug.

Die Versicherungssummen für die Schiffe betragen 5,025,922 Doll., für die Ladungen 29,345,218 Doll., zusammen 34,371,141 Doll., davon wurden gezahlt für Verluste 995,207 Doll., während das verlorene gegangene Eigentum im Allgemeinen auf 1,508,106 Doll. geschätzt wurde. — Wir müssen hier bemerken, daß seitdem der Verkehr noch bedeutend gestiegen ist, doch fehlen uns über die allerneuesten Jahre die Daten von einigen der genannten Orte und über einige der genannten Gegenstände. Von Anbeginn der Dampfschiffahrt auf den westlichen Gewässern, die in 1811 fällt und zuerst durch den vor zwei Jahren verstorbenen deutschen Schreber ins Leben gerufen wurde, sind bis Ende 1848 nicht weniger als 618 Dampfschiffe verloren gegangen. Und zwar 45 durch Zusammenstoß, 104 durch Feuer und 469 durch die verhängten Rast, Sturz und durch verschiedene Unfälle. Es ist bekannt, daß bei hohem Wasserstande des Mississippi und Ohio einige Dampfschiffe häufig in den Wäldern Schiffbruch erlitten. Diese 618 Schiffe hatten 9,899,748 Dollars gekostet; die Abnutzung veranschlagt, betrug der Schaden doch noch über 4,719,000 Dollars. Die Schiffe, welche durch Einstürzen der Schornsteine, Springen der Ressel und Röhren und derartige Weise zu Grund gingen, in obiger Angabe nicht begriffen sind. Die Dampfschiffahrt im Westen begann in Pittsburg, wie gesagt, in 1811. In den nächsten fünf Jahren wurden 11 Boote gebaut, aber erst 1817 begann die Dampfschiffahrt in größerer Ausdehnung. Bis dahin zählten sie überhaupt nur 12 Schiffe von 2235 Tonnen; 1842 fuhren 475 Boote; Anfangs 1851 auf dem Mississippi und Ohio schon 601. Auf den Seen wurde das erste Dampfschiff 1818 in Bewegung gesetzt und zwar auf dem Erie-See, 1819 eines auf dem Huronen-See, und erst 1826 auf dem Michigan-See. Das erste Dampfschiff bei Chicago erschien 1832 und 1833 fuhren auf den drei Seen überhaupt nur 11 kleine Dampfschiffe.

Die Zahlen, welche wir nicht ausführlich mitzuthellen brauchen, ergeben, daß in den neun Jahren von 1843 bis 1851 die Tonnenzahl der Dampfschiffe auf den Seen von 14,391 auf 58,711 Tonnen stieg. In diesem Zeitraum verdoppelte sie sich auf dem Mississippi, während sie auf den Seen sich mehr als vervierfachte. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Dampfschiffe auf den Seen beträgt 437 Tonnen, auf dem Ohio 206, auf dem Mississippi, Missouri, Illinois und Arkansas 273<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tonnen. Es giebt aber viele von 300, 500, ja 600 bis 800 und 1200 Tonnen. Die größte Zahl ist aber darauf berechnet, daß auch bei niedrigem Wasserstande gefahren werden kann. Der Kostenbetrag ist verschieden und geht von 80 bis 100 für die Tonne. Rechnet man die niedrigste Ziffer, so hatten die 765 Dampfer in der Mitte des Jahres 1851 einen Geldwerth von etwa 16,380,000, ein Kapital, das bei den bekannten Verhältnissen unserer sorglosen Dampfschiffahrt alle vier Jahre erneuert werden muß. Man rechnet, daß die „natürliche Lebensdauer“ eines solchen Dampfschiffes nicht drei und ein halbes Jahr übersteigt. In dem Finanzjahr 1851 gingen verloren:

	auf den Seen	auf den Flüssen
Durch Sturm	33	2
„ Feuer	3	28
„ Zusammenstoßen	6	13
„ Senkthözer	—	33
	42	76

Zusammen also 118 Dampfschiffe, und es kamen 695 Menschen dabei ums Leben. Bis zum Jahre 1849 waren überhaupt 1656 Dampfschiffe auf den westlichen Gewässern gebaut worden; davon gingen verloren 736 oder etwa 44<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pCt. Gehn wir nun etwas weiter und fassen wir die gesammte Dampfschiffahrt der Ber. St. ins Auge. Die nachfolgende Tabelle wird einen Ueberblick gewähren.

Dampfschiffe in den Ver. Staaten.				
Fahrzeuge an der Küste	Zahl	Tonnen	Mannschaft	Passagiere
Ozeandampfer	96	91,475.60	4548	190,993
Gew. Dampfer	382	90,738.40	6311	3,782,572
Propellers	67	12,245.73	544	73,705
Dampffähren	80	18,041.13	369	29,315,576
<b>Total</b>	<b>625</b>	<b>212,500.91</b>	<b>11,770</b>	<b>33,342,846</b>
Im Innern				
Gew. Dampfer	663	184,262.32	16,576	2,714,874
Propellers	52	15,729.12	816	44,440
Dampffähren	50	4,733.63	214	3,102,531
<b>Total</b>	<b>765</b>	<b>204,725.12</b>	<b>17,607</b>	<b>5,861,845</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>1390</b>	<b>417,226.08</b>	<b>29,377</b>	<b>39,204,691</b>

Man rechnet nicht ohne Grund darauf, daß alle diese Zahlen im Jahre 1865 sich verdoppelt haben werden, und es ist kaum daran zu zweifeln, daß es so sein werde, wenn die kolossale Entwicklung in ihrem ruhigen Gange nicht gestört wird. Die Bezeichnung „Westen“ im Titel dieses Artikels ist im Grunde nicht mehr richtig, da jetzt das Mississippi-That nicht mehr der Westen der Ver. Staaten ist. Da man die von uns bezeichnete Gegend indes gewöhnlich noch mit diesem Ausdruck benennt, so haben wir von diesem allgemeinen Gebrauche nicht abzuweichen wollen. (N.-Y. Staats-Zeitung.)

### Der deutsche Geldmarkt.

Wenn man die Course Ende December 1853 und März 1854 mit den gegenwärtigen vergleicht, so finden sich folgende Notirungen: in Berlin

	Decbr. 53	März	Mai 54
Preussische freiwillige Anleihe 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> pCt.	100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Anleihe von 1850	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " 100	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
1852	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " 100 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	93 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1853	4 " 99	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	89 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Staatsschuldsschne	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " 90 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	80 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Eisenbahnactien:

Aachen-Düsseldorfer	89	73	78 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Bergische-Märkische	75	54	61
Berlin-Anhalt	122	93 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	112
Berlin-Hamburger	106	80	97
Berlin-Potsdam-Magdeburger	95	70 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	87
Berlin-Stettiner	137	105	129 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Cöln-Mindener	118	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	113
Ober-Schlesische A.	208	134	176
Rheinische	77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	52 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	66 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Thüringer	108	80 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95
Bankactien	113 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	95	105

in Wien:

Silberanleihen	110	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5 pCt. Metalliques	93 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	85	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " "	82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	75	76
Nordbahn-Actien	234 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	217	213
Bank-Actien	1377	1160	1206

Es zeigt diese Zusammenstellung, welche so ziemlich das Extrem der höchsten und niedrigsten Course der letzten 6 Monate darstellt, daß die letzteren in eine Epoche fallen, in welcher die Kriegsgefahr weniger drohend, d. h. die Aussicht auf Erhaltung des Friedens weniger zweifelhaft war, als gegenwärtig, während die Course jetzt höher stehen.

Es ist dies eine Thatsache, welche auf den ersten Anblick überraschend und Stoff zur Befriedigung zu enthalten scheint. Am stärksten tritt sie in den Notirungen der Berliner Börse hervor, während sie in denjenigen der Wiener Börse kaum bemerkbar ist. An der Berliner Börse sind es die Eisenbahnactien, welche am meisten gefallen waren und auch am meisten wieder gestiegen sind. Unter den preussischen Staatspapieren sind es die mit niedrigem Zinsfuß, welche am meisten gefallen sind. Es war der Unterschied zwischen 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>: 4 — 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pCt. und zwischen 4: 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pCt.

Ende December	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — 9 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
„ März	7 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> — 13	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
„ Mai	6 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> — 12	5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Es war der Cours bei 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pCt. 4 pCt. 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pCt. im März niedriger als im December 7 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> im Mai höher als März 3 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> im Mai niedriger als December... 4 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> 7<sup>1</sup>/<sub>4</sub> oder in Procenten vom Cours ausgedrückt:

im März niedriger als im December	7	14 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	11 <sup>5</sup> / <sub>7</sub>
im Mai höher als März	3 <sup>2</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	4 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>
im Mai niedriger als December	3 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	7 <sup>2</sup> / <sub>2</sub>

Bei den österreichischen Coursen ist das Silberagio zu berücksichtigen, welches Ende December nur 16 pCt., Ende März und Mai aber 37 pCt. war. Wird dies in Betracht gezogen, so stellen sich in Silber

	Decbr.	März	Mai
Silberanleihen . . .	110	105 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	106 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
5 pCt. Metalliques .	80 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	62	62 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> pCt. " . . .	71 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	55	55 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Nordbahn . . . . .	202 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	159	155 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Banckactien . . . . .	1187	846 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	880

Es fielen von Decbr. bis März also 5 pCt. Metalliques um 18<sup>4</sup>/<sub>5</sub> = 21<sup>30</sup> und 4 " " 16<sup>1</sup>/<sub>6</sub> = 22<sup>42</sup>

Der Fall der Course war daher in Wien größer als in Berlin, er hat sich nicht im gleichen Maße erholt, und er war, was die Staatspapiere anbetrifft, mehr im Verhältnis zu ihren früheren Coursen, als in Berlin.

Wenn man diese verschiedene Momente ins Auge faßt, so wird man den sonderbaren Gang des Fondsmarktes sich leicht erklären können.

Es ist nämlich naturgemäß, daß, je drohender die Wahrscheinlichkeit eines Krieges ist, Handel und Gewerbe mehr ins Stocken gerathen, und daß die eingetretenen oder befürchteten Folgen dieser Stockung eine Flucht der Capitalien aus diesen Zweigen ihrer Thätigkeit veranlassen. Fabriken, Eisenbahnen, Häuser, die gebaut werden sollten, werden nicht gebaut, der Bankier entzieht dem Geschäftsmann den Credit, wer sein Capital kündigen kann, thut es, und schließt das Geld ein oder vergräbt es.

Diejenigen, welche Handel und Gewerbe treiben und die gewohnten Hilfsmittel zu solchem Geschäftsbetrieb plötzlich verlegen sehen, sind dann gezwungen, diese zu ersetzen, indem sie die Staatspapiere oder Actien, welche sie vielleicht haben, flüssig zu machen suchen, mit ihnen kommen die ängstlichen Capitalisten, welche der Sicherheit der Papiere nicht mehr trauen, es kommen die Speculanten, welche darauf rechnen, später billiger einkaufen zu können, als Verkäufer an die Börse.

Dieses plötzliche Angebot wirft die Course herab und zwar um so mächtiger, als die Nachfrage fehlt, welche das Gegengewicht halten könnte. Am stärksten fallen die Eisenbahn-Actien, theils weil die Störung ihres Betriebes im Falle des Krieges allgemeiner vorausgesetzt wird als der Untergang oder Bankrott der Staaten, theils weil von ihnen eine größere Menge nur zu vorübergehenden Geldanlagen benutzt war, theils weil eine gar nicht existirende Menge derselben in Lieferungsscheinen von Leuten gekauft ist, welche den Verkauf um jeden Preis bewerkstelligen müssen und weil diese verschiedenen Umstände den Speculanten gerade für Eisenbahn-Actien ein Fallen voraussehen lassen, welches sie veranlaßt, diese vorzugsweise zu veräußern, wenn sie welche besitzen, oder auf spätere Lieferung selbst unter dem Preise auszubieten, zu welchem Stücke per Cassa zu haben sind.

Nun schreiten aber in der Politik die Ereignisse langsamer als die Befürchtungen.

Leute, welche ihr Geld flüssig gemacht, fühlen, daß ihnen dasselbe im Schranke keine Zinsen trägt, der Glaube findet Anhänger, daß die Ursachen, welche die Ereignisse aufgehalten, länger dauern und sie vielleicht ganz verhindern werden, Leute, welche bei ihren Geschäfte oder bei ihren Geldanlagen nur 4 oder 5 pCt. verdienen, sehen aus dem Courszettel, daß sie in Staatspapieren und Actien 6, 7, 8 pCt. erhalten könnten, die Speculanten, welche auf Lieferung verkauft, müssen sich die Papiere anschaffen und so ersieht auf einmal eine Nachfrage an der Börse, die fast eben so ungestüm ist, wie das Angebot war, weil das erste Steigen der Course die Hoffnung der Besitzer von Papieren wieder belebt und sie vom Verkaufe zurückhält, das Publikum im Allgemeinen aber zu der Ansicht veranlaßt, daß es sich beeilen müsse, wenn es noch wohlfeil einkaufen wolle. Die am meisten gesunkenen Papiere, sind dann natürlich auch die gesuchtesten.

Die Wirkung dieser Einflüsse wird aber geschwächt oder aufgehoben, die Einflüsse gelangen theilweise gar nicht zur Reife, wenn der wiederkehrenden Nachfrage das Angebot einer neuen Waare entgegentritt, d. h. wenn die Börsenpapiere vermehrt werden, die Verwendung suchenden Gelder sie anderwärts finden, als in den früher vorhandenen Papieren, wenn z. B. große Kriegsrüstungen die vortheilhafte Ausdehnung der dabei betheiligten Industrien veranlassen und vom Staate Anleihen zu den niedrigen Coursen begehrt werden.

Der erstere Fall, die volle Wirkung der aufgezählten Einflüsse, ist in Berlin eingetreten, es ist dort bezüglich der Eisenbahn-Actien noch der eingetretene, daß viele der seit März erfolgten Ausweise der Verwaltungen für das vorige Jahr eine günstige Abrechnung und die meisten der Monatsberichte dieses Jahres die Aussicht auf noch größere Dividenden in diesem Jahre geben.

Der zweite Fall, daß die Einflüsse zum größten Theil ausgeglichen werden, liegt bezüglich der österreichischen Papiere vor. Es nehmen die Kriegsrüstungen große Capitalien in Anspruch, es sind noch Einzahlungen auf frühere Anleihen zu leisten, es ist ein neues abgeschlossen worden.

Diese Erklärung der Börsenbewegung ist vielleicht hier und da ungelegen, wo man den neuerlichen Aufschwung der Course als ein Vertrauensvotum in die herrschende Politik, als ein Zeichen der Festigkeit des Staats-Credits betrachte. Wir glauben, daß ein ferneres Steigen der Course in Berlin ganz im Einklang mit unserer Erklärung und deren Bestätigung sein wird, so lange, was immer die Politik sein mag, keine Ereignisse und keine Anleihen den Kriegszustand verkünden, wir glauben, daß unter gleichen Umständen die Wiener Börse der Berliner nachahmen wird.

Weil aber keine anderen als die angeführten Gründe für die Steigerung vorhanden sind, so ist es auch ein Irrthum, den Boden als einen festen zu betrachten, auf welchen sich Finanzpläne aufbauen lassen. Das Anleihen welches Preußen beabsichtigt, ist vielseitig als aufstrebend bezeichnet worden, nicht weil man es als vermeidlich betrachtet, sondern weil man den günstigsten Moment der Hauffe ausnützen zu können meint, indem man nicht eher zu dem Anleihen schreitet, als bis der Augenblick da ist, wo das Geld unentbehrlich ist.

Unseres Erachtens liegt die günstigste Chance für das Anleihen aber darin, daß man die Einflüsse benützt, welche die Hauffe veranlassen, ehe das Gegengewicht dieser Einflüsse eintritt, als deren wichtigstes eben die Ereignisse zu betrachten sind, welche dem Staate das Geld unentbehrlich machen.

Mögen wir uns in dieser Ansicht auch irren, das ist wohl mathematisch gewiß, daß die Course in höherem Maße und dauernder als jetzt fallen werden, wenn die Kriegsrüstungen beginnen, denn diejenigen, welche Capitalien zum Ankauf von Fonds verwenden konnten haben sich dann versorgt und das Angebot wird allein den Fondemarkt bestimmen.

## Handelsbericht.

Bremen, den 7. Juni. Der Seeschiffahrtsverkehr der letzten acht Tage umfaßte 60 ankommene und 36 (nach der oldenburg. Küste, Ostfriesland, Hamburg, Groningen, England, Memel, Rostock, Archangel, Newyork und Quebeck) abgegangene Schiffe.

Importirt wurden:

- Von Akyab: 1880 Säcke Reis, 1000 Säcke Pfeffer, 800 Bund Stuhlrohr.
- " Bahia: 4217 Packen Tabak, 80 Ff. Palmöl, 274 Säcke Zucker, 120 Säcke Cacao, 200 Bund Piassava.
- " Santos: 2160 Säcke Caffee.
- " Rio de Janeiro: 2240 Säcke Caffee.
- " Laguayra: 4199 Stk. Caffee, 32 Stk. Baumwolle, 2961 St. Hörner.
- " Cuba: 118 Pack, 2749 Ser. Tabak, 609<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mille Cigarren, 809 Ff., 54 Tierces, 43 Barr. Muscovaden, 1221 Kst. Zucker, 36,000 Pfd. Gelbholz.
- " Portorico: 141 Pack. Tabak.
- " Newyork: 251 Ff. Zucker, 81 Tierc., 5 Barr. Honig, 121 Kst., 334 Bl. Tabak, 169 Bund Barden, 100 Barr. Steinsäcke, 100 Barrel Fleisch, 50 Barr. Speck, 100 Barr. Provisionen, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Barr. Mehl, 150 Barr. Schuhnägel, 200 Kst. Blauholz-Extract, 208 St. Cedern-, 130,000 Pfd. Blauholz, 318 Kist. und Colli Kfmögut.
- " Ddessa: 220 Last Roggen, 200 Säcke Weizenmehl.
- " Newcastle: 93 Tons Steinkohlen.
- " Cardiff: 115 Tons Steinkohlen.
- " Christiansand: 9,786 St. Dielen.
- " Memel: 5064 St. Dielen.
- " Antwerpen: 10 Ff. Syrup, 1 Faß Droguerien, 1 Faß Eisenwaaren und 24 Ff. Nägel, 50 Stg. Eisen, 100,000 Rito Gußeisen.
- " Hamburg: 53<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Last Roggen, 40 Stk. Graupen, 50 L. Theer, 26 Ff. Pottasche, 62 Kst. Brunnen, 25 Kst., 5 Ff. Drogen, 30 Kst. Schwefel, 4 Kst. Bitriolöl, 3 Ff. Knoppfen, 2 Bl. Flohsamen, 35 Ball. Seegras, 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Quintal Korkholz, 110 St. Sphleder und diverse Artikel.
- " der Oste: 3000 St. Mauersteine.
- " Ostfriesland: 11,000 Dachpfannen, 5 Stk. Canariensamen, 4<sup>1</sup>/<sub>8</sub>, 2<sup>1</sup>/<sub>16</sub> Ton. Butter.
- Cuxhaven: 9 Last Gerste, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Drh. Harz, 1 Ton. Talg, 2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Ton. Seife, 2500 St. Cigarren.
- " Helgoland: 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Piepe Genever.
- " der oldenb. Küste: 10 Last, 6 Sch. Gerste.
- " der Unterweser: 26 Last Gerste, 6 Last Hafer, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Last Bohnen, 57 Kf., 1 Kst. Butter.

In der verfloffenen Woche sind von nordamerikanischen Tabaken verkauft: 31 Ff. Ohio, braun und coul., 25 Ff. Scrubse, ord., mittel und fein mittel, 86 Ff. Virgin., ganz ord., ord. und mittel fett, 163 Ff. Kentucky, ord., gut ord. und blabig und 636 Ff. Virgin. Stengel, von ord. bis fein. Lager 1. Hand: 630 Ff. Bay, Ohio u., 5 Ff. Virgin., 1261 Ff. Kentucky, 475 Ff. Stengel. Total-Verkäufe des ganzen verfloffenen Monats bestanden in 603 Ff. Maryland, 155 Ff. Virgin., 557 Ff. Kentucky, und 1257 Ff. Stengel. Total-Einfuhr: 14,318 Pfd. Kentucky, 192 Pfd. Maryland, 100,540 Pfd. Virgin. Tabak, 791,490 Pfd. Virgin., 85,197 Pfd. Kentucky Stengel. Ausfuhr: 1,618,317 Pfd. Kentucky, 519,381 Pfd. Maryland, 67,763 Pfd. Bay, 118,866 Pfd. Ohio, 235,015 Pfd. Virgin. Tabak, 648,664 Pfd. Virgin., 175,589 Pfd. Kentucky, 18,635 Pfd. hiesige Stengel. Von westindischen und südamerikanischen Tabaken haben wir keine bemerkenswerthe Preisveränderung in den verschiedenen Sorten zu berichten, sondern führen nachstehend nur die zum Abschluß gekommenen Parthien auf, als 45 Ser. Havana, 161 Ser. Cuba, 380 Ser. Domingo, 19 Kist. Siedleas, 287 Pack. Portorico in

Blättern, 50 Kb. Barinas in Blättern, 33 Pack. Columbia in Blätter und 2169 Pack. Brasil in Blättern, so daß noch vorräthig blieben: 1025 Ser. Havana, 11,450 Ser. Cuba, 16,550 Ser. Domingo, 2275 Pack. Portorico in Bl., 2950 Krb. Barinas in Bl., 875 Krb. Barinas in Moll., 17,625 Pack. Brasil in Bl., 3510 Pack. Columbia in Bl., 810 Kist. Seedleaf, 310 Kist. Florida. Totalverkäufe im Monat Mai: 522 Ser. Havana, 4634 Ser. Cuba, 365 Ser. Domingo, 81 Kst. Seedleaf, 1041 Pd Portorico in Bl., 25 Krb. Barinas in Moll., 135 Krb. Barinas in Bl., 2236 Pack. Columbia in Bl., 3119 Pack. Brasil in Bl., 10 Kist. Florida und 89 Pack. Merikanischen. Total-Einfuhr: 24,806 Pfd. netto Havana, 425,472 Pfd. netto Cuba, 330,905 Pfd. netto Domingo, 121,467 Pfd. netto Portorico, 1,929,337 Pfd. netto Brasil, 264,526 Pfd. netto Columbia, 16,495 Pfd. netto Barinas in Rollen, 80 Pfd. netto Barinas in Blättern, 10,648 Pfd. netto andere Sorten, 49,286 Pfd. netto Seedleaf, 61,477 Pfd. netto Florida. Total-Ausfuhr: 10,482 Pfd. netto Havana, 145,156 Pfd. netto Cuba, 93,254 Pfd. netto Domingo, 86,495 Pfd. netto Portorico, 462,970 Pfd. netto Brasil, 262,990 Pfd. netto Columbia, 31,007 Pfd. netto Barinas in Rollen, 61,410 Pfd. netto Barinas in Blättern, 2073 Pfd. netto andere Sorten, 66,556 Pfd. netto Seedleaf, 10,792 Pfd. netto Florida. Caffe ohne Aenderung in den Preisen; für Laguayra zögte sich fortwährend Kaufsfluß und fanden fast sämmtliche an dem Markt gebrachte Parthien rasch Nehmer. Der Umsatz bestand in: 1300 Sck. Laguayra zu 10 $\frac{1}{2}$  à 12 $\frac{1}{2}$  Grt., 1000 Sck. Domingo zu 9 $\frac{1}{4}$  à 10 $\frac{1}{2}$  Grt., 10 Fff., 93 Ball. Jamaica zu 10 $\frac{1}{2}$  à 11 $\frac{1}{4}$  Grt., 30 Fff. Cuba zu 12 $\frac{1}{2}$  Grt., 200 Ball. Java und Ceylon. Ferner in Auction für Affecuradeurs Rechnung: 782 Sck. Laguayra und ca. 150 Sck. Domingo. Total-Einfuhr: 38,359 Pfd. Netto Cuba, 171,579 Pfd. Netto Domingo, 7473 Pfd. Netto Portorico, 19,953 Pfd. Netto Jamaica, 177,268 Pfd. Netto Brasil und Santos, 1,290,059 Pfd. Netto Laguayra und Puerto Cabello, 183,911 Pfd. Netto Java, 21,723 Pfd. Netto Ceylon. Total-Ausfuhr: 5248 Pfd. Netto Havana, 28,495 Pfd. Netto Cuba, 60,112 Pfd. Netto Domingo, 78,588 Pfd. Netto Portorico, 11,354 Pfd. Netto Jamaica, 489,845 Pfd. Netto Brasil und Santos, 126,495 Pfd. Netto Laguayra und Puerto Cabello, 58,184 Pfd. Netto Java, 11,117 Pfd. Netto Ceylon, 253 Pfd. Netto andere Sorten. Von rohem Zucker wurden verkauft: 771 Säcke brauner und gelber Bahia vom Bord, und 513 Fff., 31 Brl. Cuba Muscovaden, größtentheils vom Bord zu empfangen. Für Affecuradeurs: 30 Kst. gelber Havana. Begeben wurde von raffinirtem: ca. 3000 Brode Melis und 150 Töpfe Candis. Baumwolle ohne Umsatz. Reis: verkauft wurden 1500 Bl. div. polirter ostindischer für den Bedarf; außerdem kamen am Schlusse dieses noch einige Geschäfte von Belang zum Abschlusse und bestanden aus: 3000 Bl. Aracan vom Lager, so wie die dieser Tage angebrachten 1880 Sck. Aracan. Außerdem fanden auf Lieferung 13,350 Sck. und 10,500 Sck. Aracan Nehmer. Thee: In Auction und unter der Hand sind 93 $\frac{1}{4}$  Kst. Souchong, 30 $\frac{1}{4}$  Kst. Pecco, 21 $\frac{1}{2}$  Kst. Tonkay, 7 $\frac{1}{2}$  und 18 $\frac{1}{4}$  Kst. Haysan, 2 $\frac{1}{2}$  Kst. Urin, 237 $\frac{1}{2}$  und 107 $\frac{1}{16}$  Kst. Imperial und 1 $\frac{1}{8}$  und 141 $\frac{1}{16}$  Kst. Gunpowder verkauft. Gewürze und Früchte ohne erheblichen Umsatz. Von westindischem Honig sind 19 Vierces verkauft. Einsamen: 150 T., größtentheils Nigars, gingen zu etwas billigeren Preisen aus dem Markte. Heeringe ohne nennenswerthen Umsatz. Zuführt 12 T. neue Lager- und 50 T. schottische Vollheeringe. Westindisches Wachs: 11,000 Pfd. sind begeben. Theer: der Umsatz bestand aus 40 T. diversen und Zuführt 50 T. Stockholmer. Pech: von englischem Pech trafen 150 T. ein, welche sofort Nehmer fanden; außerdem gingen 30 T. Stockholmer vom Lager ab Cedernholz, wildes: davon wurden 30/m. Pfd. aus zweiter Hand begeben Mahagoniholz: in Auction (den 12. Juni) kommen von Cap Hayti 758 Pyramiden und 4 Blöcke in guter, theils schöner Qualität vor und machen Käufer darauf aufmerksam, daß diese Partie Holz nach den Principien der neuen Hamburger Messregulation gemessen wurde. Außerdem kommen 251 Blöcke, von Manzanilla angebracht, in Auction, welche in geflammtem, gebülmtem, gestreiftem und schlichtem Holze bestehen und von Farbe sehr gut fallen. Außer bezeichnetem erhielten wir von Manzanilla 300 Blöcke in ziemlich schmalen Dimensionen, so wie von St. Cruz 336 Blöcke, welche noch nicht gelandet sind. Jacaranda-holz: davon trafen von Bahia 300 $\frac{1}{4}$  und 2 $\frac{1}{2}$  Stücke ein, welche noch nicht an der Stadt sind und Beschreibung vorbehalten bleibt. Hörner und Schildpatt ohne Aenderung. Pottasche: der Umsatz bestand in 35 Fff. amerikani-scher Steinasche zu Notirung. Zuführt 57 Fff. Toskanische. Fettwaaren: im Handel mit Südscehran kamen keine Veränderungen vor, für das Bedürfhigte mußten die Forderungen der zweiten Hand bewilligt werden. Das angebrachte Quantum Spermtbran, bestehend in 125 T., wurde verkauft und fand später noch Nehmer aus zweiter Hand. Auch von newfoundlandischem Thran wurden 25 T. aus zweiter Hand gekauft. Oele ohne erhebliche Abschlusse; die angebrachte Partie Palmöl blieb noch unverkauft. Zuführt: ca. 750 T. Norweger Leber-, und 150 T. blank. Thran. Getreide: Weizen bei schwachem Umsatze im Werthe erhalten. Roggen stellte sich im Anfange der Woche ca. 2 $\frac{1}{2}$  Thlr. höher, da von den angekommnen Zuführen nur noch Weniges disponibel war und gingen dazu 200 Last um. In den letzten Tagen ist aber wegen der Nähe des Festes wenig umgegangen. Gerste und Bohnen wenig gefragt. Hafer bleibt begehrt und vom Lager werden en detail höhere Preise erzielt.

Aenderungen in den Preis-Notirungen seit unserem letzten Berichte sind folgende: Roggen, Odeffcer, 150 à 155 Thlr.; Hafer, oberl., 75 à 76 Thlr., niederl. Grüh- und Futter: 65 à 85 Thlr.

Schiffsexpedition.

- Nach Sidney (Australien), Malvine Vidal, Capt. G. F. W. Sachtmaun, in diesen Tagen.
- " Honolulu, Teutonia, Capt. J. H. Bulling, im Monat Juni.
- " San Francisco (via Valparaiso), Mientluft, Capt. —, Mitte Juni.
- " Havana, Biscagua, Capt. J. M. de Amezaga.
- " Newyork, Lina, Capt. M. Probst, am 15. Juni.
- Erzprinz Friedrich August, Cap. J. F. Wurthmann, a. 15. Juni.
- Elia, Capt. Rosenkranz, am 15. Juni.
- Kosmos, Capt. G. Wessels, am 15. Juni.
- " Baltimore, Albert, Capt. H. Reichel, am 15. Juni.
- Post, Capt. Rahe, Anfangs Juni.

Vermischte Notizen.

— Zur Induftrieausstellung in München werden von Bremen aus außer Cigarren, Schreibfedern, Schuhmacher- und Buchbinderarbeiten eingesandt werden: Schiffsmobile von Fr. Königky (Schraubendampfer, kleines Dampfboot, Kutter, Klippe-, kleinere Fahrzeuge, zweckmäßige Holzzusammensetzungen), Modell eines Auswanderungsschiffes von G. Hildebrandt, eine Maschine zum Wiegen von Radreifen im kalten Zustande von Gerhard Heinrich Bruns, eine Sammlung von 48 Arten südamerikanischer Hölzer zu Fourniren v. von G. F. Jahn.

— St. Jago (Chili), 31. Januar 1854. In dem Jahre 1853 wurden von Migue 866,533 Ctr. (= 797,210 Zollver. Ctr.) Salpeter ausgeführt, worunter 406,391 Ctr. nach England, 188,257 Ctr. nach den hanseatischen Staaten, 150,425 Ctr. nach Frankreich, 58,562 Ctr. nach den Ber. Staaten. Die Fracht war Ende Januar:

- 4 Pfd. Sterl. u. 5 Pst. nach London und Hamburg,
- 17 Piafter forte nach den Ber. Staaten,
- 19 desgl. nach Californien,
- 90 Francs nach Frankreich.

Silber in Baaren ist à 10 Piafter und 38 Cents die Marktpoon 230 Gramms notirt. Der Markt ist von europäischen Manufakturwaaren überfüht.

— Oporto. Nach den Mittheilungen des Zollamtes dieses Hafens war die Weinausfuhr 1853 größer als in irgend einem früheren Jahre, indem 55,811 Pipen erreicht. Die Preise sind gestiegen und haben zuweilen das Doppelte und dreifache der Mittelpreise früherer Jahre erreicht. Es scheinen die Zollerleichterungen und die Aussicht auf den Absatz nach Australien den Aufschwung der Speculation veranlaßt zu haben, vielleicht trugen auch die hohen Preise der französischen Weine dazu bei, die in England wenig getrunken werden, wenn sie nicht bedeutend billiger als die portugisischen Weine sind. Die Ernte hatte nur etwa 2 Drittel einer vollen betragen, und von derselben, welche 70,724 Pipen füllte, wurden nur 49,262 als geeignet zur Ausfuhr erachtet. Die Traubkrankheit beunruhigt auch dieses Jahr die Weinbauer, an vielen Stöcken treten ihre Anzeichen hervor.

— Nach dem Berichte des holländischen General-Consuls zu Caracas hat in dem Jahre von Juli 1853 bis die Einfuhr Venezuelas einen Werth von 9,375,044 fl. und die Ausfuhr 11,873,814 fl. betragen. An der Einfuhr hatten O Antheil: Großbritannien 2,307,711 fl., die Hansestädte 1,645,636 fl., die Vereinigten Staaten von Nordamerika 1,613,844 fl., Frankreich 1,437,757 fl., Dänemark 1,281,247 fl., Niederlande 506,827 fl., Spanien 384,402 fl., Sardinien 56,469 fl., Belgien 35,984 fl., Mexico 4,401 fl.

— Das neue englische Wechsel-Stempelgesetz, welches am 10. August in Kraft treten soll, setzt folgende Stempel fest, für inländische Wechsel oder Aufweisungen, zu irgend einer Zeit, anders als auf Verlangen, zahlbar:

bis 25 Pfd. Sterl.	—	3 d.
25 " 50 "	—	6 "
50 " 75 "	—	9 "
75 " 100 "	—	1 Schill. —

und sofort von jedem Hundert 1 Schill. mehr. Von 500 bis 750 Pfd. Sterl. 7 Schill. 6 d., von 750 bis 1000 Pfd. Sterl., 10 Schill., von 1000 bis 1500 Pfd. Sterl., 15 Schill., von 1500 bis 2000 Pfd. Sterl., 1 Pfd. Sterl., von 2000 bis 3000 Pfd. Sterl., 1 Pfd. Sterl. 10 Schill., von 3000 bis 4000 Pfd. Sterl., 2 Pfd. Sterl., von 4000 Pfd. Sterl. und mehr 2 Pfd. 5 Schill.

Wechsel im Königreich gezogen und im Ausland zahlbar, zahlen, wenn nur einfach oder in Secunda gezogen, wie die inländischen, aber in dreifachen oder mehr Exemplaren gezogen, so bezahlt jedes Exemplar  $\frac{1}{3}$  des obigen Stempels.

Wechsel vom Auslande ausgeht, zahlbar im Königreich, zahlen wie inländische Wechsel, ebenso fremde Wechsel im Auslande zahlbar, welche hier nicht girirt werden.

Die Stempel können wie Briefmarken angeklebt werden, was als Beispiel gewissen deutschen Stempelbehörden anzupfehlen ist, welche die Unversämtheit haben, des Kassamans Zeit mit der Forderung in Anspruch zu nehmen, daß jeder Wechsel auf ihrem Amt abgestempelt wird.

— Nach der provisorischen Abrechnung über die gemeinschaftliche Rübenzuckersteuereinnahme des Zollvereins wurden in der Zeit vom 1. Sept. bis Ende Decemb. 1853: 11,858,930 Ctr. 8 Pfd. an frischen Rüben verarbeitet, wovon 10,319,205 Ctr. 72 Pfd. in Preußen. Die Rübensteuer ertrug in diesen 4 Monaten 2,371,782 Thlr. 11 $\frac{1}{4}$  Sgr.

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

Hierbei eine Beilage.