

in Verbindung

mit D. Gübners Nachrichten aus dem Gebiete der Staats- und Volkswirtschaft und
dessen Versicherungs-Zeitung.

№ 150.

Bremen, den 25. August

1854.

Inhalt.

Die Ostsee und ihr Handel. V. — Antwerpens Handel und Schiffahrt im Jahre 1853. — Hamburgs Einfuhr und Ausfuhr in 1853. — Die Schraubendampfschiffahrt zwischen Bremen und Newyork. — Münchener Industrieausstellung. III. — Handelsbericht. — Vermischte Notizen.

Beilage: Auswanderergesetzgebung in Amerika. — Deutsche Auswanderung nach Brasilien. — Tabakserzeugung und Verbrauch. — Der Flachsbau in Preußen. — Öffentliches Glücksspiel. — Rechtsfälle (Biesterfeld über die Hamburger Getreideprocesse). — Versicherungswesen (Lebens- und Rentenversicherung; Vermischtes). — Anzeigen.

Die Ostsee und ihr Handel.

V.

Mit der Erwerbung der Provinzen Preußen und Pommern war der preussische Staat eine Macht an der Ostsee geworden, viel früher als das Czarenreich die innerste Bucht des finnischen Meerbusens erreichte; auf der Ostsee, wie in den deutschen Meeren überhaupt eine Macht zu werden, ließ der große Kurfürst Friedrich Wilhelm die Sorge und Mühe seines Lebens sein. Die preussische Politik nach ihm lenkte in andere Bahnen und erst zweihundert Jahre mußten vergehen, ehe man zu den großen Entwürfen jenes Fürsten zurückkehrte. Inzwischen hatte sich die russische Seemacht auf der Ostsee entwickelt, ohne daß ihr eine Handelsmarine zur Grundlage diente. Eine preussische Handelsflotte hatte sich dagegen durch die deutsche Volkskraft auf der Ostsee etabliert; sie umfaßte zu Anfang dieses Jahrhunderts 1102 Seeschiffe mit 106,894 Lasten, war 1815 auf 722 Schiffe mit 68,080 Lasten zurückgegangen, woran der Versuch Preußens, im Kriege zwischen England und Frankreich neutral bleiben und Hannover nur vorläufig befehen zu wollen, seinen bekannten Antheil hatte. Die Handelsflotte stieg bis zum Jahre 1850 wieder auf 967 Seeschiffe mit 132,870 Lasten. Im Jahre 1853 wurden aber nur 812 Seeschiffe mit 128,749 Lasten gezählt, wozu etwa 550 Küstenfahrer von 25 und weniger Last, sowie 32 Privat- und drei Postdampfschiffe kommen. An den 812 Seeschiffen waren 28 preussische Städte betheiligt, darunter jedoch 5 mit nur je einem Schiffe; an der Spitze stand Danzig mit 107 Schiffen von 24,790 Last, Stettin mit 157 Schiffen von 23,584 Last, Memel mit 77 Schiffen von 17,159 Last und Stralsund mit 108 Schiffen von 13,242 Last. In sämtlichen preussischen Ostseehäfen liefen während des Zeitraums von 1847 bis 1851 im einjährigen Durchschnitt ein: 2307 preuß. Schiffe von 230,789 Lasten, 3472 ausländische Schiffe von 266,096 Lasten. Der Ausgang betrug 2314 preuß. Schiffe von 237,502 Lasten und 3407 ausländische Schiffe von 266,023 Lasten. Bemerkenswerth ist, daß die preuß. Flagge, welche zwischen 1843 und 1848 stets über 3000 Seeschiffe in der Eingangstafel gehabt hat, auch nach Beendigung der dänischen Blokade und selbst in den Jahren 1850 und 1851 den früheren Antheil an der Schiffahrt ihrer eigenen Häfen noch nicht wieder erlangt hat. Es stellt sich das Verhältnis der Betheiligung an der gesammten Schiffsbewegung für die preussische Flagge ungünstig, weil es im Durchschnitt von 1847/51 auf 46⁷⁸ % herabgesunken ist, während die fremden Flaggen 53²² % gehabt haben. Im Zeitraum von 1837/47 war dieser Antheil der fremden Flaggen nur 41⁰⁸ %, der preussischen Flagge aber 58³² % und ein ähnliches Verhältnis wie 42⁴⁹ % zu 57⁵¹ % fand während der Jahre 1826/36 statt. In dem Zeitraume 1837/47 fielen von dem Antheil der fremden Flaggen 37⁵⁹ % auf Großbritannien, im Jahre 1851 aber 42 %, die demnach am stärksten betheiligte fremde Seemacht war Niederland mit 14²⁴ %, resp. 15⁷⁷ % und Dänemark mit 13⁵⁸ %, resp. 11⁷² %. Eine der

größten Schwächen, woran der Verkehr der preussischen Ostseehäfen leidet, bemerkt Herr von Neben in seiner Erwerbsstatistik Preußens S. 2026, ist die überwiegende Abhängigkeit desselben von einzelnen ungewissen Ereignissen in der Natur seiner wichtigsten Ausfuhrartikel, des Getreides, begründet. Ein anderer Uebelstand ist das große Mißverhältnis zwischen Einfuhr und Ausfuhr. Etwa die Hälfte des ganzen Schiffsverkehrs, und nach Eingang und Ausgang fast gleich, findet mit dem britischen Inseln statt. Dieser Verkehr hat die Eigenthümlichkeit, daß sehr wenige Schiffe in Ballast ausgehen (vom Ausgange nach England waren 1847: 99 %, 1851: 81 % beladen), wogegen die von England eingehenden Fahrzeuge nur etwas mehr als zur Hälfte beladen sind (1847: 52 %, 1851: 67 %). Was die Theilnahmeverhältnisse der einzelnen preussischen Häfen an der gesammten Schiffsbewegung während der beiden Perioden 1837/39 und 1845/47 nach dem Jahresdurchschnitt der Lastenzahl aller eingelaufenen Seeschiffe betrifft, so war der Antheil von Stralsund von 5 % auf 3²⁵ % gesunken, der von Greifswald und Wolgast sich so ziemlich mit 1⁸³ % auf 1⁵⁶ %, resp. 1⁸⁹ % auf 1⁹⁹ % gleichgeblieben; der von Stettin (Swinemünde) von 21¹⁴ % auf 32²⁹ % geflogen; Pillau (Königsberg) und Memel sind von 14 % auf 9³² % und 23⁹⁴ % auf 19⁵⁶ % zurückgegangen; Danzig ist ziemlich stehen geblieben von 29²⁸ % auf 28⁰² %. Während sich die gesammte Schiffsbewegung der preussischen Häfen von 380,745 auf 530,393 Last, also um fast 150,000 Last in dem kurzen Zeitraum von 8 Jahren, also um 39¹/₃ % vermehrt hat, sind die Häfen der Provinz Preußen zurückgegangen. Fast der ganze Vortheil des Fortschreitens ist Swinemünde und Stettin zugefallen, dessen Antheil an dem Gesamteingange der Schiffe sich um 11 % gehoben hat, während die Vermehrung seiner Schiffsbewegung allein 90,892 Last (von 80,384 auf 171,276 Last) oder 113 % beträgt. Aber seit dem Jahre 1847 ist kein entsprechender Fortschritt dieses Hafensplatzes gefolgt, wie die Durchschnittswerthe seiner Ein- und Ausfuhr aufweisen; diese waren noch 1847: 27 Mill. \mathfrak{M} und 6,890,000 \mathfrak{M} ; im Jahre 1848: 11,280,000 \mathfrak{M} und 3,850,000 \mathfrak{M} ; 1849: 12 Mill. \mathfrak{M} und 4¹/₂ Mill. \mathfrak{M} und im Durchschnitt der Jahre 1850/52: 12,949,000 \mathfrak{M} und 7,233,000 \mathfrak{M} . Aus einer Vergleichung des Waaren-Eingangs in Stettin während der letzten Jahre erhellt, daß ein hauptsächlichlicher Import-Artikel, der Rohzucker, ganz in Abnahme gekommen ist; es handelte sich dabei früher um eine Masse von 3—400,000 Ctr. Unter den Ausfuhrartikeln stehen bekanntlich auch bei Stettin oben an: Getreide und zwar hauptsächlich Weizen (in der Regel fünfmal soviel als Roggen), so wie Holz, von dem man 1852 nach Großbritannien für 596,070 \mathfrak{M} , nach Frankreich für 463,190 \mathfrak{M} und nach Dänemark für 175,379 \mathfrak{M} verschifft. Das wichtigste Absatzgebiet für den von Stettin ausgeführten Spiritus (im Jahre 1852 nur 9676; dagegen 1851: 33,000 und 1850: 62,000 Ctr.) ist die Rheinprovinz, dann England und Dänemark, Rußland nur unter besondern Verhältnissen.

Noch zu Ende des vorigen Jahrhunderts wurden als die wichtigsten Ausfuhr-Artikel Stettins bezeichnet: Holz, Leinwand und Dbst; davon ist nur das Holz geblieben, Leinwand kommt nicht mehr in Betracht und die Ausfuhr von Dbst, die hauptsächlich nach Rußland gerichtet, von 1787 bis 1796 jährlich über 3700 Tonnen betrug, hat aufgehört. Statt Leinwand liefert jetzt Schlesien besonders Zink zum Export über Stettin (im Jahre 1850: 155,000 Ctr., 1851: 232,000 Ctr. und 1852 wie im J. 1850). Der mit Stettin rivalisirende Handelsplatz ist Danzig, die ehemals auf ein weites Hinterland angewiesene mächtige Freistadt, welche jetzt neben manchen andern Hindernissen mit den nachtheiligen Folgen der sich vor-drängenden russischen Politik im Handel zu kämpfen hat. Die Stellung der preussischen Handelsplätze, wie Danzig, Elbing, Königsberg und Memel, die Jahrhunderte hindurch die Vermittler des Handelsverkehrs aller Länder an der Weichsel und dem Memelstrom nebst ihren Zuflüssen mit den Staaten West- und Nord-Europas waren, erlitt schon eine empfindliche Störung durch die erste Theilung Polens. Dieser griff diese Störung in das Gedeihen der preussischen Seestädte, als sie in den russischen Ostseeprovinzen Concurrenten erhielten. Die Nachtheile mußten um so bedeutsamer ins Gewicht fallen, als später auch der größere Theil von Polen an Rußland fiel und dieser Staat nun eine prohibitive Handelspolitik mit allen Mitteln des Zwanges durchzuführen begann. Die Provinz Preußen hatte

unter diesen Handelschranken am meisten zu leiden und mußte andere Wege und Mittel aufsuchen, um die daraus für sie entstandenen Nachteile auszugleichen. Der Seehandel mit Getreide, Delsaaten, Holz und Flachs bildet die Hauptbestandtheile der Ausfuhr aus der Provinz Preußen, darunter wird Flachs und Holz zum größten Theil erst aus Rußland und Polen eingeführt, Getreide und Delsaaten zumest aus den eigenen Ernten des Landes zum Export genommen. Nach Schuberts jüngster Berechnung der See-Ausfuhr aus den Häfen der Provinz Preußen, beläuft sich dieselbe jährlich auf einige 20 Mill. fl. im Durchschnitt der letzten vier Jahre. Davon kommen auf Danzig jährlich etwa 10 Mill. fl. , auf Königsberg zwischen 6 und 7 Mill. fl. und auf Memel $5\frac{1}{2}$ Mill. fl. . Die gesammte Seeausfuhr von Elbing beträgt jährlich fast 1 Mill. fl. und die der drei Seeplätze Braunsberg, Pillau und Fischhausen zusammen 575,000 fl. . Nach Procentsäßen ausgedrückt hat Danzig an der preussischen Ausfuhr einen Antheil von $42\frac{1}{2}\%$, Königsberg 27% , Memel 22% und Elbing mit den übrigen Plätzen $6\frac{1}{2}\%$. Die Getreide-Ausfuhr sieht in den Exporten oben an; sie betrug im jährlichen Durchschnitt der 4 letzten Jahre 91,676 Last oder 5,500,560 Scheffel. Der Werth dieses Ausfuhrartikels belief sich auf 12,295,000 fl. . Was davon die Weizenausfuhr betrifft, so machte sie der Quantität nach fast immer die Hälfte aus, im Jahre 1853 sogar 71,507 Last. Während Danzig früher in seiner gerühmtesten Handelsperiode nie über 40,000 Last Weizen ausführte, erreichte es 1843 eine Ausfuhr von 47,989 Last Weizen und im Jahre 1853 von 48,521 Last.

Der Schiffsverkehr im Hafen von Danzig bestand 1802 in 1674 eingelaufenen und 1916 abgegangenen Schiffen, im Jahre 1853 war die Zahl resp. 1739 und 1756 Schiffe; England, Dänemark, Schweden und Holland haben an diesem Verkehr den überwiegend größten Antheil. — In Königsberg hat die Weizenausfuhr während der letzten Jahre bedeutend zugenommen, die des Roggens hat sich dagegen vermindert. Zu Anfang dieses Jahrhunderts stieg in Königsberg die Weizenausfuhr auf 5—6000 Last, die Roggenausfuhr blieb in guten Jahren zwischen 15 und 20,000 Last, während sie seit 1830 in der Regel nicht mehr über 10,000 Last gestiegen ist, wogegen die Ausfuhr des Weizens 1853 das Maximum von 18,272 Last erreicht hat. — Memel hält den Getreidehandel für das Ausland nur als Nebenzweig, dagegen ist die Ausfuhr von Delsaaten diesem Hafen seit alten Zeiten eigenthümlich. Damit verband sich später ein lebhafter Holzhandel, so daß seit dem Jahre 1783 schon mehr als 700 Schiffe jährlich aus Memel versandt wurden, von denen 400 bis 450 mit Holzwaaren beladen waren. Außerdem gehen 150 Schiffe und darüber mit Flachs, Hanf, Heede und Leinwand beladen in See und verschiffen jährlich 6—9000 Last Leinwand, gegen 100,000 Ctr. Delsuchen und 80—130,000 Ctr. Flachs und Heede, in einem Werthe von $1\frac{1}{2}$ bis 2 Mill. Thlr. Der Werth der Holzausfuhr aus Memel und Danzig umfaßte in den letzten zehn Jahren durchschnittlich eine Summe von 6 bis $7\frac{1}{2}$ Mill. Thlr., also etwas über ein Viertel des gesammten Werthes des Seeausfuhr aus allen Häfen der Provinz. In Danzig ist der Werth des ausgeführten Holzes für 1853 auf 3,050,000 Thaler geschätzt und für Memel bis auf 5 Mill. Thaler.

Wenn die angeführten Thatsachen den unwiderleglichen Beweis führen, daß die Handelsbedeutung der Ostsee im Ganzen genommen die des schwarzen Meeres unendlich überragt, und sich in gleicher Weise die überwindende Wichtigkeit des deutschen Handels auf der Ostsee zu der mehr zukünftigen Handelsgeltung der Donau-Mündungen für Deutschland verhält, so steht andererseits der Dampfschiffsverkehr auf beiden Meeren nicht in demselben Verhältnis. Die Ostsee verlangt wegen ihrer Beschaffenheit so gut wie das schwarze Meer für einen regelmäßigen und auf bestimmte Zeit berechneten Verkehr das Dampfschiff, zumal das mit der Schraube versehene, um Windstillen, conträre Winde, Strömungen und sonstige Hindernisse zu überwinden. Sind nun auch in den letzten Jahren manche Fortschritte auf der Ostsee hinsichtlich des Dampfschiffverkehrs eingetreten, so fehlt ihr doch ein Institut wie der Triester Lloyd, welches seine 47 Dampfer mit 7990 Pferdekraft und 23,665 Tonnengehalt nicht bloß in den verschiedenen Theilen des mittelländischen Meeres, sondern auch zur regelmäßigen Verbindung mit den Küsten des schwarzen Meeres benützt, und im Jahre 1853 43 Fahrten zwischen Konstantinopel, Galatz und Ibraila, 151 Fahrten zwischen Galatz und Ibraila, 37 Reisen zwischen Konstantinopel und Trapsunt, und 14 Reisen zwischen Konstantinopel und Barna ausgeführt hat. Die natürlichen Bedingungen sind allerdings in diesen südlichen Meerestheilen auch für die Dampfschiffahrt günstiger gestaltet als in der Ostsee, indem derselben hier auch das Eis einen größeren Theil des Jahres hindurch unübersteigliche Hindernisse in den Weg legt. Die ausgebehntesten Dampfschiffahrtslinien der Ostsee verbinden Lübeck mit Petersburg in 4 bis 5 Tagen, sowie Stettin mit Petersburg in etwa 4 Tagen. Von Lübeck gehen außerdem Dampfschiffe nach Riga und Neval auf der Fahrt nach Petersburg, sowie nach Jstadt, Calmar und Stockholm, nach Malmoe und Kopenhagen und nach Rosock. Von Stettin aus wird eine regelmäßige Fahrt wöchentlich einmal unterhalten nach Stockholm, wie wöchentlich zweimal nach Kopenhagen. Auch zwischen Stralsund und Jstadt findet ein regelmäßiger Verkehr zweimal wöchentlich statt. Zwischen Stettin und Stralsund fährt ein Dampfboot. Die Städte Stettin und Cammin sind durch regelmäßige Dampfschiffahrt verbunden, ebenso Stettin und Swinemünde. Neuerdings ist eine Dampf-

schiffsverbindung mittelst 5 Dampfern zwischen Memel und Hull hergestellt. Auch zwischen den russischen Häfen von Libau bis nach St. Petersburg besteht ein mehr oder weniger regelmäßiger Dampfschiffsverkehr. Es sind dies Anfänge zu einer muntern Entfaltung der Dampfstraßen auf der Ostsee, wozu die gegenwärtigen Kriegsrüstungen gewiß einen nachhaltigen Antrieb zu geben nicht verfehlen werden. Die durch ihre mittelländische Dampfstraße des Lloyd zu einer umfangreichen Handelsbedeutung schnell emporgestiegene Seestadt Triest hat schon den Kaiser Stettins zu erwecken Gelegenheit gegeben, ohne daß bis jetzt zur Aufstellung eines entsprechenden Plans auch nur Vorbereitungen getroffen wären. Die Zeit wird aber auch hier das Bedürfnis und die Ausführung eines Unternehmens zur Reife bringen, welches sich auf die durch die Erfolge des Krieges veränderte Weltlage der Ostseestaaten und ihrer Handelsverhältnisse begründen dürfte. Die Führung eines Seekrieges auf der Ostsee in der Ausdehnung und mit den Mitteln des Angriffs und der Vertheidigung, wie sie durch die neuere Kriegskunst vorbereitet sind, ist nur möglich geworden durch die Anwendung der Schraube bei Kriegsdampfern, wie dies noch soeben in einer Reihe von Aufträgen der Augsb. Allg. Ztg. auf sachgemäße und gründliche Weise nachgewiesen wurde. Mit der Anwendung der Schraube auf die Dampfer des gewöhnlichen Verkehrs wird auch in der Ostsee der Umfang und die Ausdehnung dieser Art von Seeverkehr sich ansehnlich steigern. Wie jetzt schon zwischen dem äußersten Osthafen der preussischen Küste, Memel, und der englischen Hafenstadt Hull ein im Verhältnis beträchtlicher Dampfschiffsverkehr in Folge der Kriegsergebnisse angeknüpft ist, so werden andere Linien folgen und die Ostsee in einen lebhaften und directen Verkehr mit den Nordseegeestaden Deutschlands, denen der Weltverkehr in leichterer Weise offen steht und zugewendet ist, bringen. Zu diesem Zwecke ist freilich vor allen Dingen die Beseitigung des Sundzolles eine unerläßliche Bedingung.

Antwerpens Handel und Schiffahrt im Jahre 1853.

(Correspondenz aus Brüssel.)

„Das Jahr 1853“ sagt der Bericht der Handelskammer zu Antwerpen, „unter den glücklichsten Auspizien begonnen, hat betreffs der Verkehrsbewegung ausgezeichnete Ergebnisse geliefert. Alle Zweige des öffentlichen Wohlstandes haben sichtbare Fortschritte gemacht. Handel und Gewerbe entfaltet eine ungewohnte Thätigkeit; der internationale Austausch vermehrte sich. Den nützlichsten Unternehmungen wurde überall die ausreichende Mitwirkung der Capitalien zu Theil, und es wurden derart vielerprechende Keime gelegt, welche in Zukunft die glücklichsten Früchte tragen werden. . . . Die Zunahme der Verkehrsbewegung erstreckt sich auf alle Landestheile, sie umfaßt alle Verkehrswege. Die Manufacturindustrie hat in all ihren Zweigen ernstliche Fortschritte gemacht; der Handel, sich stets auf der Höhe seiner Aufgabe erhaltend, hat ihr die nöthigen Communicationsmittel geliefert und den regelmäßigen Absatz unserer Erzeugnisse steigern helfen. Die belgische Ausfuhr hat 1853 eine nie gekannte Höhe erreicht.“

Man darf aus dieser Schlussphrase nicht folgern, daß — wie früher fast allgemein geschehen und noch jetzt vielfach geschieht — die Antwerpener Handelskammer die Ausfuhr als den eigentlichen oder gar als den einzigen Gradmesser eines blühenden Verkehrslebens betrachtet. Wir haben vielmehr in dem vorliegenden Bericht mit Vergnügen wahrgenommen, daß sie der Einfuhr größere Wichtigkeit beilegt und sie viel erschöpfender behandelt, als die Ausfuhr. Sie ist also offenbar von dem leider noch sehr verbreiteten Irrthum der „Handelsbilanz“, dieser verderblichen Grundlage des noch verderblicheren Verbot- und Schutzsystems, glücklich abgekommen, und zu der richtigen Einsicht gelangt, daß eine gesteigerte Einfuhr, gleichviel, ob sie ganz mit Waaren, oder ob sie zum Theil baar bezahlt wird, von gesteigerter Kaufs- und Verbrauchsfähigkeit und daher von einer Zunahme des allgemeinen Wohlstandes zeugt. Wird diese Ansicht von unserer ersten Handelsautorität, was die Antwerpener Handelskammer unbestreitbar ist, vertreten, so kann es nicht fehlen, daß sie über kurz oder lang allgemeine Geltung im Lande erlangt, und eine gründliche Reform unserer Zollgesetzgebung herbeiführt.

Von den 1853er Einfuhrartikeln heben wir als die bedeutsamsten hervor: Kaffee (17,370,501 Kilo), Baumwolle (13,463,645), Wolle (6,505,787), Leder (9,011,477), Reis (20,572,849), Zucker (34,181,534), Weizen (71,419,307), Roggen (24,998,162); wovon dem einheimischen Verbrauch und resp. Verarbeitung übergeben wurden: Caffe (14,742,007), Baumwolle (10,364,529), Wolle (6,463,547), Leder (1,893,824), Reis (11,396,627), Zucker (34,181,534), Weizen (56,732,807) und Roggen (31,271,526). Beim Roggen übersteigt der Verbrauch die Einfuhr, und wurde die Differenz durch die von 1852 im Entrepot hinterlegten Vorräthe gedeckt; bei den übrigen Artikeln findet das umgekehrte Verhältnis statt. Der nicht im Lande verzehrte Rest der Einfuhr wurde theils noch im Jahre 1853 wieder ausgeführt, theils im Entrepot hinterlegt.

Gegen 1852 hat die Einfuhr zugenommen bei Reis um 6,264,183, Zucker um 8,362,358 und Weizen um 6,851,008 Kilo. Bei letzterem Artikel erklärt die Zunahme sich von selbst aus der vorjährigen Misere. Beim Zucker, der roh ein- und einem großen Theile nach wieder raffiniert ausge-

führt wurde, dankt man die gesteigerte Einfuhr den starken Bestellungen, welche unsere Fabriken aus dem Orient, aus England und den englischen Colonien erhielten. Die Einfuhr von amerikanischem Reis hat um 1,750,000 a b., hingegen die des indischen um mehr als 8 Millionen Kilo zugenommen und zu lebhaftem Verkehr Anlaß gegeben, indem bedeutende Quantitäten von ord. indischem Reis, in unseren Mühlen verarbeitet, wieder ausgeführt wurden, vornehmlich nach Deutschland und Frankreich.

Abgenommen hat hingegen die Einfuhr gegen 1852 bei Caffee um 2,145,015, Baumwolle um 3,819,916, Wolle um 193,959, Leder um 1,061,441 und Roggen um 19,675,783 Kilo. Ueber die Einfuhrabnahme bei Roggen und Baumwolle finden wir im Bericht keinen genügenden Erklärungsgrund; hingegen schreibt er dieselbe beim Caffee der durch die Missernte in Java und Brasilien herbeigeführten Preissteigerung, beim Leder den in den überseeischen Bezugsländern stattgehabten Unruhen, bei der Wolle dem Umstande zu, daß die große Frachterhöhung den Transport erschwerte. Ueberhaupt hat die hohe Fracht, veranlaßt theils durch den überall verlangten starken Getreidetransport, theils durch die Inanspruchnahme vieler Handelschiffe zu Kriegszwecken, auf den Verkehr mit anderen Artikeln drückend gewirkt, bei manchen die Einfuhr vermindert, bei andern sie wenigstens bedeutend vertheuert.

Die Ausfuhr hat gegen 1852 sich verdoppelt bei Handschuhen (222,070 Fr.) und Cigarren (115,550 R.), verdreifacht bei gegerbtem Leder (149,340 R.), vervierfacht bei Stahl (44,531 R. roh und für 22,966 Fr. verarbeitet), verfünffacht bei Wollgarn (157,359 R.) und fast versiebenfacht bei Eisenstangen (7,289,726 Kilo), hat außerdem beträchtlich zugenommen bei Bäumen und Pflanzen, Mähdern, Butter, geistigen Getränken, Wandwaaren, Kleidung, Musikinstrumenten, Gemälden, Meubles, Waffen, Papier, raffin. Zucker, Spitzen, Woll- und Baumwollgeweben, Wagen, Kristallen und Scheibenglas; abgenommen hingegen nur um Weniges für Kupfer, Baumwollgarn, Obst, Goldarbeiten, Schießpulver, Rübenzucker, unpolirtes Zink, Teppiche und Spiegelglas.

Ein- und Ausfuhr erfolgt in Antwerpen natürlich vornehmlich zur See. Es sind eingelaufen

	belgische Schiffe	fremde Schiffe	Zusammen
im Jahre 1850	236	1185	1421
" 1851	241	1122	1363
" 1852	236	1392	1628; also
im dreijähr. Mittel	238	1233	1471; hingegen
im Jahre 1853	256	1547	1803; sonach
Zunahme	18	314	332

Die Zahl der fremden Schiffe hat sonach gegen das dreijährige Mittel um 20% hingegen die der belgischen nur um 7% zugenommen, und der Antheil der belgischen Flagge an der gesammten belgischen Schifffahrt ist von 16 auf 14% gefallen. Es tritt derart auch im Jahre 1853 die von uns früher bei Besprechung des 1852er Handels (Beilage zu 117 des Handelsblattes) konstatierte Thatsache hervor: „daß die belgischen Wassertransportmittel nicht in gleichem Grade mit der belgischen Handelsthätigkeit zunehmen.“ Natürlich muß dies auch auf den Landtransport schädlich zurückwirken. Der Transit zeigt einen bedenklichen Stillstand, der, wie jeder Stillstand inmitten der allseitigen Bewegung, in einen baldigen Rückschritt auszuarten drohet.

Den Grund dessen findet die Handelskammer hauptsächlich in folgenden zwei Umständen: erstens in der Beendigung der Straßburg-Haverer Eisenbahn, welche uns einen bedeutenden Theil des schweizerischen, württembergischen, bairischen und ostdeutschen Transits entzogen, für welchen jene Linie nicht nur die kürzere, sondern ihm auch den Vortheil bietet, daß Havre mittelst Dampf- und Segelschiffen reichlichere Gelegenheit zur Weiterbeförderung bietet, als Antwerpen; zweitens in den Erleichterungen, welche die holländische Regierung der Schifffahrt gewährt und in Folge deren die Wasserfracht von Rotterdam nach Köln billiger als die Eisenbahnfracht von Antwerpen nach Köln, und in Folge der directen Schifffahrt nach Mannheim die Differenz bezüglich der oberen Rheingegenden noch bedeutender ist.

Der Handel strebt nach Kräften diesem Uebelstande abzuwehren, wofür unter Anderem auch die im Werke begriffene Herstellung einer regelmäßigen Dampfschifffahrt nach Newyork und Brasilien zeugt. Aber manche diesfällige Maßregel kann nur von der Regierung ausgehen; so namentlich die Herabsetzung der Schifffahrtsgebühren nach dem Beispiele Hollands und die Vermehrung der Transportmittel auf der Staatsbahn, wo deren Anzulänglichlichkeit besonders die Waarenbeförderung nach Deutschland oft erschwert. Mit Vergnügen konstatiert hingegen die Handelskammer die fortwährende Zunahme der deutschen Auswanderung über Antwerpen, nicht nur wegen des unmittelbaren Gewinns, den Eisenbahn und Schifffahrt aus ihr ziehen, sondern auch wegen des mittelbaren Vorschubs, den sie der heimischen Ausfuhr leistet, indem die Auswandererschiffe als Ballast die heimischen Erzeugnisse zu einem sonst unmöglichen niedrigen Frachtpreise nach Amerika befördern.

Die antwerpener Marine zählte Ende 1853 zusammen 99 Segelschiffe mit 26,446 Tonnen (worunter 4 unter fremder Flagge mit 1503 Tonnen) und 3 Dampfboote mit 586 Tonnen. Im J. 1853 wurde ein nationales

Schiff von 602 T. von Stapel gelassen und wurden 4 fremde Schiffe von 1637 T. nationalisirt, wofür aber 5 Schiffe von 1350 T. verloren gingen, so daß die Zahl der Schiffe sich im Laufe des Jahres nicht vermehrte. Es liegt dies in dem Umstande, daß der Schiffsbau, ohnehin hier kostspieliger als im Norden, noch durch die hohen Eingangszölle auf Holz, Kupferplatten, Anker und Ketten, die in England und Holland ganz oder fast zollfrei eingeht, bedeutend erschwert, und außerdem die in jenen zwei Ländern sehr billige Nationalisirung fremder Schiffe bei uns durch die beinahe auf 20 Fr. per Tonne sich erhebende Gebühr verhindert wird. Die Handelskammer dringt mit Recht darauf, daß besonders unter den gegenwärtigen Kriegsverhältnissen die Aufhebung dieser Beschränkungen sehr wünschenswerth und gewiß von schnellerem und sicherem Erfolg begleitet wäre.

Daß trotz dieser Hemmnisse doch die Verkehrsthätigkeit im antwerpener Hafen zunimmt, zeigt unter Andern die im Laufe der letzten 8 Jahre mehr als verdoppelte Zahl der autorisirten Arbeiter, welche dort Beschäftigung suchten und fanden. Ihre tägliche Anzahl erhob sich im Mittel 1846 auf 156, 1847 auf 244, 1848 auf 164, 1849 auf 255, 1850 auf 253, 1851 auf 223, 1852 auf 290 und 1853 auf 355. Die Magazingebühren im Entrepot haben sich im letzten Jahre hnt mehr als verdoppelt: sie betragen 1843 nur 133,117, 1848 nur 166,613, hingegen 1853 schon 278,917 Fr. Gegen 1851 macht dies eine Zunahme von 59,291 und gegen 1852 von 21,490 Fr. Wir erwähnen schließlich noch als ein relativ günstiges Zeichen für die Solidität und das Gedeihen Antwerpens, daß trotz der mannigfachen Krisen des letzten Jahres doch in der bedeutenden Handelsstadt nur 11 ziemlich unbedeutende Banquerote vorkamen, wovon 3 einen Aktivbestand von 26—28,000 Fr. ergaben, während bei den übrigen die Passiva sich nicht über 20,000 Fr. erhoben.

Werth der Einfuhr und Ausfuhr Hamburgs.

von	1853.	nach
Dec. Mark.		Dec. Mark.
..... Australien und den Sandwich-Inseln	6,284,730
..... Kamtschatka	171,470
2,834,330..... China	351,550
66,540..... Manila	8,140
423,900..... Singapore	1,345,370
930,940..... Java	380,930
569,180..... Britisch Ostindien	—
123,420..... Afrikas Ostküste	104,460
118,840..... der Capstadt	203,930
773,840..... Afrikas Westküste	212,200
68,310..... Madeira	—
75,150... Canarische, Azoren- und Cap Verd-Inseln	62,240
3,859,720..... Amerikas Westküste	—
..... Russisch Nordamerika	307,030
..... Californien	1,299,970
..... Amerikas übrige Westküste	11,612,420
346,560..... Buenos Ayres und Montevideo	3,310,490
13,172,350..... Brasilien	7,996,640
..... Niederländisch Guayana	71,450
2,794,080..... Venezuela	1,864,880
..... Neugranada	156,060
1,526,430..... St. Thomas und Portorico	2,669,440
2,610,450..... Haiti	515,620
5,291,390..... Cuba	3,947,150
84,210..... Jamaica, Trinidad und Curacao	—
..... Niederländisch-West-Indien	112,900
..... Britisch-West-Indien	51,190
18,010..... Honduras	5,570
187,290..... Mexicos Ostküste	3,658,350
8,765,560..... den Vereinigten Staaten	3,790,730
74,010..... Grönland	—
..... Britisch Nordamerika	706,000
46,714,150		57,602,990
211,090..... Archangel	—
..... Island	28,110
..... Föland	1,208,180
521,960..... Norwegen	5,224,010
205,430..... Schweden	1,240,570
425,620..... Russische Ostseehäfen	—
108,160..... Preußen	1,812,520
3,510..... Mecklenburg	7,140
52,400..... Lübeck	—
127,370..... Dänemark	503,330

Einfuhr von: Vco. Mark	1853	Ausfuhr nach: Vco. Mark
105,200	Schleswig	580,250
61,100	Holstein	146,850
29,830	Felgoland und Cuxhaven	500,360
2,090,270	Bremen und der Weser	2,004,920
27,870	Niederburg	204,130
361,190	Ostfriesland	455,980
6,679,520	den Niederlanden	4,664,030
2,467,600	Belgien	492,930
142,561,990	Großbritannien	62,030,630
6,242,480	Frankreich	5,754,720
1,725,390	Portugal	637,420
1,418,750	Spanien	854,570
13,700	Sibiraltar	266,820
—	Algier	5,220
314,400	Sardinien	135,660
432,840	Toskana	79,310
1,262,220	Neapel und Sicilien	5,380
—	Kirchenstaat	31,190
705,980	Triest, Venedig und St. Giovanni	600,770
64,100	den Ionischen Inseln	—
—	Griechenland	—
53,620	Türkei	—
251,730	Russischen Häfen im schwarzen Meere	—
470,470	Klein-Asien	—
215,769,940		147,170,990
43,564,480	von und über Altona und weiter	45,894,700
259,334,420		193,065,690

Land- und Flußwärts.

5,112,870	Schleswig-Holstein pr. Eisenbahn	11,029,360
37,700	Lübeck pr. Fuhr	4,650,280
889,490	Lübeck pr. Stebnis	1,269,240
6,539,080	Lübeck pr. Eisenbahn	15,074,640
78,499,910	mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn	92,109,610
20,483,930	der Ober-Elbe	22,935,460
3,922,180	der Nieder-Elbe	2,055,490
438,890	und über Lüneburg	819,200
28,602,860	" " Harburg	21,693,930
40,018,200	Landwärts pr. Frachtfuhr und Post	55,970,590
443,879,530 Vco. Mark		Vco. Mark 420,673,490

Die Schraubendampfschiffahrt zwischen Bremen und Newyork.

Wir haben in der vorigen Nummer bereits kurz die Nachricht mitgetheilt, daß die General Screw Steam Shipping Company mehrere ihrer Dampfboote zum regelmäßigen Dienste zwischen Bremen und Newyork bestimmt habe. Aus einer Anzeige, welche heute in einem anderen Theile unseres Blattes erscheint, ist zu ersehen, daß das Unternehmen nicht nur gesichert ist, sondern schon vom nächsten Monat an zur Ausführung kommt. Die ganze Behandlung der Sache zeigt von Neuem, mit welcher Sicherheit und Umsicht die Engländer in solchen Dingen zu verfahren wissen. Der Plan ist ruhig durchdacht worden, ohne daß davon irgend etwas verlautbarte, man hat mit der amerikanischen Gesellschaft, welche dieselbe Linie befährt, um eifersüchtige Concurrnz zu vermeiden, sich in Einverständnis gesetzt und einen abwechselnden Turnus für die Abgangszeit der beiderseitigen Boote verabredet — und nachdem so die Vorfragen erledigt, alle Schwierigkeiten geobnet sind, tritt das Project mit der ersten Nachricht von seiner Conception sofort als vollendete Thatsache in das Leben. Daß die Richtigkeit desselben sich an dem practischen Prüffstein der Rentabilität bewähren werde, darüber kann kaum ein Zweifel aufkommen. Schon vor längerer Zeit hat das Handelsblatt — und die jetzige Redaction darf daran um so mehr erinnern als es ein Verdienst ihres Vorgängers ist — auf die Nothwendigkeit einer vermehrten Dampfsschiffahrtsverbindung mit den Vereinigten Staaten aufmerksam gemacht und ist auf diesen Gegenstand bei jeder Gelegenheit bis in die neueste Zeit zurückgekommen. Noch in Nr. 137 wurde gezeigt, daß im vorigen Jahre auf den unter amerikanischer Flagge fahrenden Dampfsschiffen von deutschen Industrieerzeugnissen verschifft worden sind:

an Duchen für	Vco. Mark	1,904,275
Wollenwaaren	"	97,051
Baumwollenwaaren	"	115,455
gemischten Zeugen	"	93,170

Büchern und Musikalien	Vco. Mark	29,150
Versch. andere Art	"	464,515

Die Beziehungen der deutschen Industrie zu Nordamerika werden immer lebhafter und mannichfaltiger und verlangen zu ihrer Befriedigung immer mehr einer raschen und namentlich auch im Winter keiner Unterbrechung ausgesetzten Verbindung. Viele ihrer Erzeugnisse nehmen den Weg über außerdeutsche Häfen, weil bisher die raschen Beförderungsgelegenheiten von Bremen ab nicht häufig genug gewesen sind. Das neue Unternehmen wird einen großen Theil derselben an sich ziehen. Die Auswanderung nach den Vereinigten Staaten ist ebenso fortwährend im Steigen begriffen und erstreckt sich namentlich mehr und mehr auf diejenigen Klassen der Gesellschaft, welche auf der Reise größeren Comfort verlangen, als ihnen das Zwischendeck der Segelschiffe bietet, und welchen die Zeit einen höheren Werth hat als dem Tagelöhner und gewöhnlichen Ackerbauer, welche früher fast ausschließlich das Emigrantcontingent bildeten. Die neuen Schraubendampfer werden in Schnelligkeit der Fahrt hinter den Schaufeldampfschiffen nur wenig zurückbleiben und zugleich einen mäßigeren Preis stellen für Cajüte und Zwischendeck, als die auf dem ersten Plaze nur dem Vermögenden zugänglichen amerikanischen Boote. Die Klasse der Auswanderer, welche wir im Auge haben, wird ihnen also zufallen.

Wie für die Actionäre der Schiffahrtsgesellschaft, wird sich das Unternehmen aber auch vortheilhaft erweisen für den Bremischen Handel. Daß derselbe seinen Antheil an dem Gewinne der Ausfrachten ziehen wird, versteht sich von selbst, noch mehr aber wird dies hervortreten bei den Rückfrachten. Da die neuen Dampfsschiffe genöthigt sind, die Rückreise ohne langes Verweilen direct hierher zu machen und nur Southampton anlaufen können, so müssen sie, da für die Retourfahrt die Beförderung von Menschen mehr in den Hintergrund tritt, zu mäßigen Frachtsätzen unseren Markt mit Waaren versorgen und dessen Bedeutung für das consumirende Inland erhöhen; namentlich hegen wir das Vertrauen, daß das neue Unternehmen mit dazu beitragen wird, Bremen, wie es bereits für Tabak ist, zum Hauptstapelort der Baumwolle für Deutschland zu machen.

Wenn wir so die neue Entreprise nach jeder Richtung hin als ein erfreuliches Ereigniß begrüßen, so können wir doch unser Bedauern darüber nicht unterdrücken, daß Fremde es waren, welche trotz mancher Anregung den Einheimischen bei der Ausführung zuvorgekommen sind. Man kann freilich nicht sagen, daß wir einem Zufall verdanken, daß Bremen der Ausgangspunkt der neuen Dampferlinie geworden ist. Die natürlichen Vorzüge des Weserhafens namentlich für die Winterschiffahrt, die überwiegende Bedeutung der bestehenden Verbindungen Bremens mit den Ver. Staaten machten es zur Nothwendigkeit, wenn man überhaupt die Sache ins Werk setzen wollte, keinen andern Ort zu erwählen. Hierin liegt auch die Bürgschaft, daß das Unternehmen sich von hier nicht wieder abwenden kann. Wir finden aber jede vorübergegangene Gelegenheit beklagenswerth, in welcher deutsche Capitalien eine nutzbringende Verwendung hätten finden können. Wie viele deutsche Gelder gehen jetzt nach Amerika, um dort in industriellen Anlagen verwendet zu werden. Eine größere Sicherheit und ein höherer Gewinn ist dabei nicht zu erwarten, als in einem Unternehmen der hier fraglichen Art. Warum bildet man zu Zwecken, zu denen die Mittel des Einzelnen unzureichend sind, nicht Actiengesellschaften und sucht dazu die Betheiligung binneländischer Capitalien? Wenn Gesetze hemmend im Wege stehen, so müssen sie fallen. Wir werden niemals einen bedauernden Rückblick auf die Vergangenheit werfen, wenn daraus nicht ein Nutzen für die Zukunft gezogen werden kann. So aber ist der vorliegende Fall nicht gestaltet. Mit zwei Dampfsschiffen mehr für die amerikanische Fahrt ist das Feld der Thätigkeit nicht erschöpft. Es gilt Hand anzulegen zur immer blühendern Entfaltung unseres Handels.

Münchener Industrieausstellung.

III.

Mit besonderem Interesse wird man auf jeder Industrieausstellung die Baumwollgespinnte und Gewebe betrachten, weil die Verarbeitung dieses Rohstoffes vielleicht mehr als die jedes andern Fortschritte gemacht, und recht eigentlich der Größemesser der industriellen Entwicklung eines Landes geworden ist, indem ihre Concurrnzfähigkeit voraussetzt, daß von der Kohlengräberei bis zur feinsten Maschinenarbeit eine große Vollkommenheit erreicht sei.

Nach der Zollvereinsgewerbetabelle von 1846 — eine spätere hat die Zollvereinsverwaltung noch nicht zusammengebracht, — gab es damals Baumwollspinnereien in

	Preußen	Baiern	Sachsen	Thüringen	Baden	Hessen-Darmst.	Kurhessen	Rassau
mit Spindeln	170433	50533	474998	644	154832	1800	1500	10

Auf der Münchener Ausstellung waren vertreten:

Preußen 2, Baiern 6, Sachsen 8, Thüringen 1, Baden 7, Württemberg 3, Oesterreich 19.

Die Nummerirung scheint in sämmtlichen Fabriken nach dem englischen System stattzufinden, d. h. die Zahl der Stränge von je 840 Yards, welche auf ein englisch Z geht, ist die Nummer des Garnes, z. B. Nr. 50 enthält 50 Stränge à 840 Yards.

Wenn wir uns nicht irren, war Nr. 140 von einem österreichischen Aussteller die höchste Nummer. Der Hauptverbrauch besteht bekanntlich in den Nummern bis 60. Es ist zwar auch für die Garnnummern von 60 bis 220 zu Lacornats und Mouffelines ein ganz bedeutender Absatz in Deutschland. Derselbe wird aber von England aus versorgt, theils weil die Fabrication etwas schwieriger, theils weil der Bedarf unregelmäßiger, theils weil der Schutz Zoll von 3 Thlr. pr. Centner Garn auf den Nummern bis 60 etwa 100% des Spinnlohnes, aber natürlich immer weniger beträgt, je mehr die Nummern und der Arbeitsaufwand steigen. Die Spinnereibesitzer lehnen freilich, 3 Thlr. sei selbst für die niederen Nummern kaum 10% Schutz Zoll, und die Denkschrift des Hrn. von der Heydt an die Casseler Conferenz hat diesen Unfinn f. B. getreulich aufgenommen; da aber die Spinnereibesitzer nicht die Baumwolle, sondern nur das Garn daraus machen, so muß der Schutz Zoll auf den Werth dieser Arbeit berechnet werden, und es ist dann ganz erklärlich, wie der große Schuss auf die geringste Art dieser Arbeit die Anstrengung verhindert, welche die kunstvollere Art erfordern würde.

Unter den ausgestellten Garnen nehmen die der Augsburger Spinnereien einen ganz hervorragenden Platz ein. Diese Etablissements mit großen Capitallen, mit den neuesten Einrichtungen und tüchtiger Leitung ausgestattet, werden von keinem anderen im Zollverein übertroffen.

Die Baumwollspinnerei am Stadtbach zu Augsburg hat Garne von 12 bis 80, die von J. F. Schur Söhne in Augsburg von 30 bis 50 ausgestellt, letztere Nummern scheinen die Force der Augsburger Spinnereien auch der mechanischen Baumwollspinnerei und Weberei zu sein, deren Leistung nicht durch Garnproben, sondern durch Gewebe vertreten ist, da sie nicht allein ihre eigenen Garne, sondern auch die der anderen Augsburger Spinnereien verarbeitet.

Die Augsburger Preise, die wir zufälliger Weise erfuhren, zeigen, daß z. B. Nr. 36, welches Ende Juli in Manchester 10 $\frac{3}{4}$ d stand, zur gleichen Zeit in Augsburg mit 36 kr., also 3 bis 4 kr. oder ca. 10% höher bezahlt wurde.

Die badischen und österreichischen Spinnereien mögen wohl den Augsburgern am nächsten stehen. Bei den österreichischen ist nicht zu übersehen, daß keine Spinnstühle im Inlande gefertigt werden, und der Zoll auch nach dem neuen Tarif, auf jede Spindel einen Centner Maschine gerechnet, jede Spindel um 4 fl. oder im günstigsten Falle des höchsten gesetzlichen Nachlasses um 2 fl. vertheuert, was natürlich die Entwicklung dieser Industrie aufhält. Verschiedenen Zollvereinspinnereien wird von Verarbeitern des Gespinnstes nachgesagt, daß sie Qualität, wie die ausgestellte, gar nicht zu liefern im Stande sind, selbst Nr. 20 wird zu manchen Zwecken noch von England bezogen, eben darum, weil ein Faden so glatt, rein, knotenlos, wie er z. B. von württembergischen Spinnern ausgestellt ist, gar nicht zu haben ist. Es ist zu hoffen, daß die Beurtheilungscommission weniger abzu sein wird, als manche Aussteller, die in Garnen nicht weniger als in anderen Dingen die Industrieausstellung nur als eine Gelegenheit zu betrachten scheinen, zu zeigen, was sie nicht machen. Manchen Spinnern, z. B. in Gelpingen, dürfte besseres Radviren sehr zu empfehlen sein.

Baumwollwatte, weiße und gefärbte, sind von U Mayer in Lachen, J. C. Weiß in Nürnberg, Rotermundt in Hamburg, J. Glas und Neumerkel in Gera, C. Scheuermann in Heidenheim und Anderen ausgestellt. Die des Letzteren verdient, besonders des schönen Lockes wegen und in Vergleich mit den Hamburgern, den Vorzug. Farbige Watte wird immer mehr ein bedeutender Handelsartikel werden, je mehr die Futterseidenzeuge durchsichtiger und schlechter werden. Der Nürnberger Aussteller von Watte paradiert mit einer Anzahl anderer Artikel von Baumwolle, Wolle u. s. w.; es ist nahezu unbegreiflich, daß alle von ihm selbst und fabrikmäßig erzeugt werden. Die Preise fehlen zwar, welche zur Beurtheilung der Leistung dienen könnten, insofern nur die Qualität berücksichtigt wird, läßt sich nicht schließen, daß die Fabrication von Vielerlei derselben günstig sei.

In Strickgarnen begegnen wir den meisten der Wattenfabrikanten ebenfalls, mit Entrüstung wir man aber einige Paare von Ottomar Foerster in Chemnitz bemerken, welche betrügerischer Weise auf englische Art verpackt, mit der Firma N. G. und J. Strutt in Derby versehen sind. Diese Industrie sollte sich verkriechen und nicht zur Schau stellen. Die Ausstellungscommission sollte sich schämen, auf einer deutschen Industrieausstellung solche Gegenstände zugelassen zu haben.

Von Dochten hat C. Scheuermann in Heidenheim die feinen geflochtenen runden Talgdochte, welche in England bereits patentirt sind, sowie andere Talgdochtarten im Preise von 30 bis 40 kr. das englische Z, Stearindochte erster Qualität zu 45 kr. ausgestellt. Von anderen Ausstellern konnten wir die Preise

nicht erfahren, wenn einzelne auch in der Qualität ähnlich sind. Derselbe Fabrikant hat sehr gute geflochtene Geschirrschnüre ausgestellt, ein Artikel, welcher bisher beinahe ausschließlich von England bezogen wurde.

Türkisch rothe Garne von der ersten rothen Garnfabrik in Hagen und J. F. Wolff in Hagen, von U. Adrian in Kleinmünchen bei Linz, von Gebr. Roemer in Hainsberg bei Dresden scheinen die anderen zu übertreffen, jedoch ist im Allgemeinen dieser Artikel gut vertreten, was die Farbe anbetrifft.

Baumwollgewebe sind natürlich in unzähligen Arten und Qualitäten ausgestellt.

Die rohen Druckkattune der mechanischen Spinnerei und Weberei zu Augsburg scheinen, was die Güte anbetrifft, den Reigen zu führen; die badischen mechanischen Webereien sind die namhafteste Concurrnz. Croisse u. dergl. sind wenig vertreten.

Von gebleichten, appretirten, gefärbten Baumwollstoffen treten die der Hrn. Martini & Comp. in Augsburg und Haunstetten in den Vordergrund.

Gedruckte Kattune scheinen uns im Allgemeinen mit einem Mangel an Phantasie zu kämpfen, seitdem die guten Zeichner bei den Mouffelines de laine und den Seidenwaaren vortheilhaftere Beschäftigung finden. P. Kochlin und Söhne aus Loerrach in Baden stehen nicht nur durch die Menge der ausgestellten Gegenstände, sondern auch durch den Geschmack der Dessins allen anderen voran, während die Qualität des Materials von mehreren anderen erreicht wird. Bei diesem Hause tritt offenbar die Tendenz hervor, den Geschmack des Publicums zu leiten und zu veredeln, während bei vielen anderen Kattunfabrikanten das Streben überwiegt, dem in einzelnen Gegenden herrschenden schlechten Geschmack zu dienen. Schoeppler und Hartmann in Augsburg haben sowohl in gedruckten Kattunen als auch in den von ihnen selbst gewebten Lacornats und halbwoollenen Mouffelines manches Ausgezeichnete geliefert.

Von Oesterreich sind gedruckte Kattune nicht in demselben Maße wie andere Waaren geliefert worden, obwohl es bekannt ist, daß gerade dieser Industriezweig dort eine große Ausdehnung und hohe Vollkommenheit erreicht hat. Franz Leitenberger aus Gosmans, Herzog & Söhne aus Reichenberg, haben schöne Proben aufgelegt. Das Gewebe scheint bei den Oesterreichern hier und da Wünsche übrig zu lassen, sowohl in gedruckten als in gefärbten Kattunen überraschte aber die Schönheit mancher Farben.

Aus Preußen haben wir außer Bodemer & Co. in Eulenburg eine bedeutende Kattunfabrik nicht bemerkt, die großen Berliner und Breslauer Fabrikanten sollen abgeneigt sein, mit ihren couranten Waaren vor Preisgerichte zu treten, welche einzelne Kunststücke kleinerer Drucker vielleicht krönen, weil sie die Leistung welche in der Billigkeit der Waare, in der Neuheit der Muster u. s. w. liegt, nicht würdigen. Einige Berliner haben in neuerer Zeit ihre Thätigkeit auch hauptsächlich der Nachahmung englischer Kattune zugewendet und ihre Waare wird vielfach als solche verkauft, worüber man durch Ausstellung das Publicum aufzuklären natürlich kein Interesse hat.

Die deutsche Kattundruckerei beweist überhaupt nicht weniger, als die deutsche Sticker- und Shawles-Fabrikation, die Pächlichkeit des Musterschusses, welcher von den Fabrikanten am lebhaftesten beansprucht wird, welche am meisten französischen und englische Muster — entlehnen.

Die türkischrothen Kattune, Stücke und Tücher, sind ganz vorzüglich von Macaire & Co. und von G. Herose in Konstanz, vertreten. Merkwürdig ist bei diesem Artikel, daß der Druck seit Jahrzehnten, was die Uniformlichkeit und Geschmacklosigkeit der Dessins und Farben anbetrifft, kaum eine Veränderung erfahren hat. Freilich ist das Landvolk bei uns und in Ostindien der Hauptkunde dieser Waare, es fragt sich aber, ob bei besseren Dessins nicht auch ein anderer Absatz zu erreichen wäre.

Württemberg hat in gedruckten Kattunen gar nichts ausgestellt, dagegen nimmt es durch G. & F. Meebold in Heidenheim in weißen und farbigen Shirtings einen hervorragenden Platz ein.

Lacornats sind verhältnißmäßig wenig ausgestellt, Baumwoll-Sammet ebenso und zwar letzterer in sehr unvollkommenen Qualitäten.

Mouffelines, glatte, gedruckte und brochirte, sind ebenfalls nicht zahlreich und sind über die Garnnummern von 100—120 hinaus, wie uns scheint nur bei zwei Sortimenten vorhanden.

Der gewebte Plattstich und die ordinaire Weißstickerei (Vorhänge etc.) sind von Oesterreichern und Württembergern gut vertreten. Bekanntlich liefen bisher die Schweizer, sowohl im Boralberg, als im Württembergischen, eine große Menge Vorhänge und Kleiderstoffe sticken, indem sie die mit dem Dessin bedruckten rohen Mouffelines unter Zollcontrole einfuhrten, sie gestickt wieder auszuführen und in der Schweiz bleichten und appretirten. Häufig wurde dann dieselbe Waare nach Oesterreich und dem Zollverein gesandt, die Schweizer mußten den Schutz Zoll zu Gunsten deutscher Arbeit für deutsche Arbeit bezahlen. Es geschieht dies Alles noch heute, nebenbei haben aber im Boralberg die Schweizer selbst, im Württembergischen die Inländer sich eingerichtet, die ganze Fabrication innerhalb der Zollgrenze zu betreiben, und — vielleicht mit Ausnahme des Appretes — ist das Unternehmen gelungen. J. & C. Schneider in Höchst bei Dreuzen

v. Zwerger Deffner & Weiß in Ravensburg, haben gute gestickte Vorhänge ausgestellt.

In weißer Feinstickerei hat die Firma: Schneider & Daenziger in Höchst bei Bregenz, unseres Wissens eine Commandite der bekannten schweizer Stickereifabrik von J. Daenziger in Thal bei Rheineck, vorzügliches geliefert. Aus Schneeberg haben G. & C. Haenel Proben der billigsten Waaren ausgestellt. Aus Plauen sind im Allgemeinen gute Proben vorgelegt, doch läßt hier der Appret noch oft zu wünschen übrig, die Schnitte sind zum Theil veraltet und selbst bei ganz vortrefflicher Waare, wie der von G. F. Schmidt oder von Raab und Zurzeck in Plauen, ist nicht selten eine Nachsicht gegen die Fahrlässigkeit der Arbeiterinnen bemerkbar, welche eben den Unterschied zwischen schweizer und sächsischer Stickerei ausmacht, wie z. B. die Sparsamkeit mit Stichen bei den feinen Stielen, die Verbindung selbstständiger Nullen, Ringe oder Blümchen auf der Rückseite durch Fäden, welche durch den Mouffelin hindurch scheinen und die Reinheit des Gemäldes auf der Vorderseite stören. Auch sind die Versuche, Landschaften zu sticken, keineswegs aufzumuntern, die vielen geraden Linien welche dabei häufig sind, müssen bei der Plattstickerei nothwendigerweise oft mißlingen, die Perspektive, Licht und Schatten mit Fäden auszudrücken, ist ungemein schwierig, der Preis stellt sich im Verhältniß der Möglichkeit jedenfalls viel zu hoch.

Baumwollene Strümpfe, Handschuhe und dergl. sind sehr zahlreich vertreten. Delsner & Nahlenbeck aus Hohenstein bei Chemnitz und andere bekannte Firmen behaupten ihren Ruf.

In gestrickten, gehäkeltten u. dergl. Modewaaren, sowohl von Baumwolle als Wolle und Seide, haben Christian Zimmerman & Sohn in Apolda ein sehr schönes Assortiment ausgestellt. Auch G. Mack in Gotha, hat mehrere wirklich geschmackvolle Muster.

Aus Reutlingen sind ähnliche Artikel ausgestellt, wie verlautet sind jedoch die Preise daselbst etwas höher als in Sachsen.

Müller & Kanner in Chemnitz haben gute baumwollene Regenschirmstoffe ausgestellt. Baumwollene Rock- und Hosenzeuge sind von Waentig & Co. in Zittau, B. Hüttig & Co. in Leutersdorf bei Zwicau und einigen Anderen gut vertreten.

Viques sind aus Lichtenstein, Hohenstein, namentlich aber von Filler & Sohn in Zeitz, in sehr schöner Waare ausgestellt.

Handelsbericht.

Bremen, den 23. August. In den letzten acht Tagen umfaßte der Seeschiffahrtsverkehr 68 angekommene und 37 (nach der odenb. Rüste, Ostfriesland, Harburg, Hamburg, Copenhagen, Stettin, Rotterdam, Christiansand, engl. Häfen, Philadelphia, Baltimore, Newyork, Neworleans und Galveston) abgegangene Schiffe.

Importirt wurden:

- von Batavia: 50 Legger Arrac, 587 Stk. Reis, 662 Stk. Pfeffer, 179 Colli Gummi Elasticum, 184 Fardehl Cassia Vera, 44 Fardehl Canehi, 26 Fff. und Kst. Muscatnüsse, 2 Kst. Muscatblüthe, 6 Kst. Muscatnüssel, 2 Kst. Cajaputöl, 30 Fff. u. Kst. Gummi Damar, 12 Kst. Arrowroot, 20 Kst. Soya, 12 Kst. Cochenille, 20 Kst. Thee, 2500 Stück Büffelhäute, 200 Rehhäute, 61 Hirschhäute, 5 Kbe. Büffelhufe, 5 Kst. Raa, 483 Büffelhörner, 1487 Bund Stuhrohre.
- " Samarang: 1212 Körbe Zucker, 64 Säcke Caneben, 9 Kst. Indigo, 14 Bl. Gutta Percha.
- " Moulmain: 5400 Säcke Cutch, 1100 Säcke Reis, 2000 Häute, 53 Stück Teakholz.
- " Akyab: 10,350 Stk. Reis.
- " Bohia: 1000 Stk. Zucker, 211 Stk. Caffee, 2187 St. Häute, 818 Packen Tabak.
- " Santos: 2000 Stk. Caffee.
- " Cuba: 585 Kst. Zucker, 23 Bl. Tabak, 96,000 St. Cigarren, 954 Blöcke Cedern-, 361 Blöcke und 131 Planken Mahagoni- und 26,000 B Gelbholz.
- " Portorico: 1051 Pk. Tabak, 44 Fff., 20 Barrel Muscovaden, 11 Fff. Molasses.
- " Galveston: 950 Pk. Baumwolle.
- " Neworleans: 5418 Pk. Baumwolle, 905 Fff. Kentucky, 204 Bl. Tabak, 23 Fff. Stengel, 100 Brel. Speck, 100 Brel. Fleisch.
- " Richmond: 45 Fff. Virginy Tabak, 375 Fff. Stengel.
- " Newyork: 1198 Brel. Harz, 784 Pk. Baumwolle, 786 Bl. Cedernholz, ca. 150,000 B Blauholz, 430 Fff. Zucker, 147 Fff. Kentucky, 190 Kst. und 486 Bl. Tabak, 143 Brel. Terpentintöl, 234 Barrel Steinasche, 200 Brel. Perlache, 100 Brel. Blauholz-Extract,

30 Fff. Quercitron, 26 Fff. Reis, 53 Brel. Mehl, 321 Brel. Speck, 15 Brel. Fleisch, 87 Brel. Provisionen, 4 Kst. Uhren, 3 Kst. Cigarren, 30 Kst. div. Waaren.

- von Galag: 155 Last Rocken.
- " Grönland: 2600 Robben, 3 Eisbären.
- " Neapel: 354 Bl. Tabakstengel.
- " Messina: 40 Stk. Dimstein, 12 Kst. Lakrigen, 11 Stk. Mandeln, 10 Stk. Pommeranzen, 2 Kst. Essenz.
- " Vicata: 1,159,200 K rohen Schwefel.
- " London: 61 Kst. Indigo, 30 Kst. Lachye, 188 Seronen Tabak, 34 B Baumwolle, 33 Stk. Guano, 4 Kst. Cigarren, 25 Colli Rsmag.
- " Cardiff: 1238 Tons Steinkohlen.
- " Newcastle: 114 Tons Steinkohlen.
- " Grangemouth: 2255 St. Kohleisen.
- " Gothenburg: 5880 St. Eisen.
- " Hamburg: 20 Fff. Pottasche, 20 Tonnen Thran, 5 Fff. Terpentintöl, 7 Säcke Sumac, 150 Säcke Bohnen, 12 Bl. Seegras, 4 Kst. Bleiplatten, 55 Säcke Graupen, 10 Tonnen gef. Ochsenfleisch, 12 Packen Mattenstreifen, 5 Geb. Corinthen, 1 Faß Wein.
- " Neufeld: 17 1/2 Last Saat.
- " Ostfriesland: 106 Fff., 31 1/10, 196 1/8 Tonnen Butter, 1197 Stück Käse, 1 Kst. Drogen, 8 Säcke Schinken, 432 Theile Gufeisenwaaren.
- " der old. Rüste: 12 Last Hafer, 4 Sch. Gerste, 25 1/8 Tonnen Butter, 300 Steine.
- " " Unterweser: ca. 14 Last Rappfamen, 5 3/4 Last Gerste, 2 1/2 Last Hafer, 15 Geb. Thran, 55 Säcke Reis.

Im Laufe der vorigen Woche wurden von nordamerikanischen Tabaken 2 Fff. Ohio, braun und couleurig, 301 Fff. Kentucky, ord. bis fein, 196 Fff. Stengel, ord. bis mittel, verkauft. Zur Regulirung des Lagers 200 Fff. Maryland abgeschrieben. Lager: 612 Fff. Ohio, Bay und Scrubse, 390 Fff. Virginy, 1369 Fff. Kentucky, 563 Fff. Stengel. Von Westindischen und Südamerikanischen Tabaken bestanden zu den bislang bezahlten Preisen die Umsätze aus 18 Ser. Havana (Cab.), 643 Ser. Cuba diverser Gattungen, 156 Ser. Domingo, 42 Kisten Seedleaf, 519 Packen Portorico in Blättern, 100 Körbe Barinas in Blättern, 20 Packen Columbia in Blättern und 20 Kisten Florida, ferner sind noch in Auction verkauft 27 Ser. Havana (Cab.) von 12 1/2 bis 57 fl. Vorräthe erster Hand bestehen in ca. 1060 Ser. Havana (Cab.), ca. 3625 Ser. Cuba, ca. 8800 Ser. Domingo, ca. 1130 Kisten Seedleaf, ca. 5050 Packen Portorico in Blättern, ca. 800 Körbe Barinas in Rollen, ca. 2225 Körbe Barinas in Blättern, ca. 700 Packen Columbia in Blättern, ca. 9350 Packen Brasil in Blättern und ca. 350 Kisten Florida. — Caffee. Im Allgemeinen ohne besondere Aenderung blieben die Preise bei Bedarfsabzug gut behauptet; namentlich zeigte sich mehr Begehr für trillite und ungewaschene Laguayra, wofür auch etwas höhere Preise bewilligt wurden, so wie für hübsch farbige Rio, wovon indeß augenblicklich nur aus zweiter Hand zu kaufen ist. Verkauft wurden in dieser Woche: 720 Ballen Rio und Bahia zu 9 à 10 fl., 370 Bl. Santos zu 9 5/8 à 10 5/8 fl., 401 Bl. Batavia, 19 Orhoft Cuba. Ferner in Auction für Asscuradeurs Rechnung: 820 Bl. Rio und 566 Bl. Santos. — Von rohem Zucker sind 194 Kisten brauner, gelber und blonder Havana, 604 Säcke brauner und gelber Bahia, 192 Fff. gelber Portorico und Cuba Muscovaden verkauft. Von raffinirtem wurde Melis etwas höher bezahlt und wurden ca. 11,000 Brode Melis, auf gleich und auf Lieferung, begeben. — Baumwolle. Die Einfuhr war in dieser Woche umfangreich, da aber in der letzten Zeit bedeutende Partien von diesen Zufuhren verkauft waren, auch Manches in Verkunders Hände überging, so dürfte der Vorrath keine wesentliche Vergrößerung erfahren. Der Umfaß beschränkte sich indeß in dieser Woche auf 234 Packen Nordamerikanische vom Lager. — Thee. 11 1/8 Kisten Gunpowder, 63 1/8 Kisten Hayzan und 39 1/4 Kisten Pecco sind verkauft. — Für Reis herrschte im Laufe der Woche vermehrte Kauflust, und haben bei einer Steigerung von ca. 1/8 fl. für Java und Arracan, welche Sorten sich mehr und mehr aufträumen, größere Umsätze, sowohl auf Meinung wie auch zum Versand, stattgefunden und schließt der Markt sehr fest zu den erhöhten Notirungen. Verkauft wurden 334 Fff. Caroliner, von Philadelphia angebracht, 450 Säcke Biedemann's Tafelreis, von Batavia, und 5000 Bl. div. polirte Ostindische Sorten. Die von Akyab zugeführten 10,350 Säcke Arracan Neeranzia waren, wie bereits in unserm frühern Bericht erwähnt, auf Lieferung an ein Haus begeben. — Färbewaaren. 75,000 B Tampico, 40,000 Porto Plata und 20,000 B Jamaica Gelbholz, so wie 140,000 B Campeche und auf Lieferung 45,000 B Domingo Blauholz sind begeben. Von Blauholz-Extract kamen 100 Kisten und von Baltimore Quercitron 100 Säcke zum Abschluß. — Gewürze. Die von Batavia zugeführten 210 Säcke Pfeffer fanden gleich nach Ankunft zu festen Preisen Nehmer. Malabar höher bezahlt. Von Piment sind 100 Säcke gekauft. — Früchte. Außer 27 Fff. Smyrn. Rosinen, die in Auction verkauft, ist in Früchten Nichts von Erheblichkeit ge-

geschlossen. — Salpeter. 320 Säcke Chili sind begeben und erste Hand nun geräumt. — Gutch. Die von Moutmain zugeführten 5400 Pak. waren bereits auf Lieferung verkauft und sind davon später 110,000 B wieder abgegeben. — Parz. Anhaltend gefragt und wurden davon 1300 Ff. auf Lieferung gekauft. — Terpentinöl. Die von Newyork angebrachten 143 Brel. wurden theils auf Lieferung, theils gleich bei Ankunft, abgeschlossen. — Droguen. 40 Säcke Chinacinde fanden Nehmer. — Häute. Die Meinung zeigte sich unverändert günstig. Verkauf: 1800 St. trockne gefalzene Bahia auf Lieferung und ca. 1200 St. trockne dito vom Lager, zu geheimen aber erhöhten Preisen. Der Borrath besteht in ca. 23,000 St. Buenos Ayres Häuten. Von Ostindien sind mit 2 Schiffen ca. 2000 St. Kips- und 2500 St. Büffel- und ca. 200 St. Kuhhäute eingetroffen, aber noch nicht gelandet. — Felle. Hirschfelle blieben stark gesucht. Von Ostindien 61 St. eingetroffen, noch nicht gelandet; sonst ohne Borrath. Bockfelle. Für die 3000 St. von Constantinopel zeigte sich mehr Kauflust und wurden verkauft. Ohne Borrath. Raibfelle ohne Umsatz. Borrath ca. 1200 St. Robbenfelle. Der Segen von 9 Schiffen, welche von der Insel nach Grönland ausgegangen, ist theils auf Lieferung, theils nach Ankunft gekauft. Der Segen von 2 Schiffen blieb bis jetzt unverkauft. — Loh. Sehr wenig Frage und nur kleiner Borrath. — Heeringe. Die jüngst angebrachte Ladung Schottische Wollheeringe ging in zweiter Käufer Hände über; außerdem wurden noch 80 Ton. anderer Sorten zu den Notirungen begeben. — Theer. Von Stockh. und Poin. Theer trafen 390 Ton. ein, wovon 150 Ton., unten von Bord zu empfangen, verkauft sind. — Potasche wieder etwas höher und kamen 40 Ff. Petersb. und 26 Ff. Amerik. Steinsche zum Abschluß. Bessere Sorte ist jetzt ganz geräumt. Eingetroffene 200 Ff. Perlasche bleiben zu d. n. jetzigen Preisen dem Markte entzogen. — Fettwaaren. Eine von Newyork zu erwartende Parthie Südfethran, ca. 250 Ton., konnte auf Lieferung sehr rasch begeben werden. Ebenfalls wurden 250 Ton. Grönland. Thran, unten zu empfangen, mit Passirscheinen gekauft. Newfoundland. Thran, wovon 50 Ton. aus zweiter Hand gekauft, augenblicklich auch Nichts mehr am Markte. Von Leberthran wurden, etwas unter bisherigem Preise, 50 Ton. begeben und ist der Borrath jetzt sehr unbedeutend. Leinöl ohne wesentliche Verkäufe, Kübel höher gehalten, daher nur 15,000 B gereinigtes aus zweiter Hand zum Abschluß kam. — Getreide. Weizen ist in einzelnen kleinen Parthien zum Consum und zur Versendung wieder etwas billiger verkauft. Roggen ziemlich preishaltend und nur wenig billiger, doch war die Frage minder bedeutend, als die vorhergehende Woche, so daß kaum 150 Last zum Umsatz kamen. Gerste und Bohnen unminell. Hafer im Detailgeschäfte und in Auction niedriger verkauft. Von Rappsamern ist einiges angekommen und noch Mehreeres unterwegs, was aber schon für das Oberland bestimmt oder auf Lieferung verkauft ist.

Wir notiren: Weizen, Braunschw., und Weser-, 170 à 185 ϕ , Elb- und Dän., 160 à 170 ϕ ; Roggen, getr. Düssel-, 110 à 113 $\frac{1}{2}$ ϕ ; Dersaer 112 $\frac{1}{2}$ à 115 ϕ , Sandroggen 115 ϕ , Amerikanischer 120 ϕ ; Gerste, Niederl. Winter- und Sommer- 74 à 80 ϕ ; Hafer, Oberl., 70 à 72 ϕ , Niederl. Größ- 70 à 75 ϕ , Futter- 58 à 65 ϕ ; Bohnen, große und mittel, 110 à 115 ϕ , kleine 115 à 125 ϕ ; Erbsen, gelbe, 130 à 150 ϕ ; Rappsamern, Hadler- und Wurster- 180 à 185 ϕ , Butjad- und Ostfries- 180 ϕ ; Mehl, amerik. Weizen, pr. 100 B, 7 à 7 $\frac{1}{2}$ ϕ , hiesiges 6 $\frac{3}{4}$ à 7 ϕ .

Disconto 3 %.

Schiffsexpedition:

Nach Calcutta: (via Adir), Ida Ziegler, Capt. J. A. Bruhn, am 25. Aug
 " Port Adelaide: Livonia, Capt. G. A. Belling, am 15. Octbr.
 " San Francisco. (via Valparaiso), Nar, Capt. Bruhn, im Laufe d. M.
 " Rio grande do Sul, Sausser, Capt. B. Hennings, Ende August.
 " Galveston: Lucie, Capt. R. C. Schuhmacher jun., am 1. September.
 " " Speculant, Capt. B. C. Hustedt, am 1. Sept.
 " " Neptun, Capt. Deetjen, am 1. Sept.
 " " Franzisca, Capt. J. M. Raake, am 15. Sept.
 " " " Capt. H. Balleer, am 15. Sept.
 " " Antoinette, Capt. H. H. Wicke, am 1. Octbr.
 " " Texas, Capt. C. Lohmann, am 15. Octbr.
 " New Orleans: Hermann, Capt. H. Kuhlmann, am 1. Septbr.
 " " Neolus, Capt. H. Lübben, am 1. Sept.
 " " Ocean, Capt. J. H. Gätjen, am 1. Septbr.
 " " Edmund, Capt. H. Wehmann, am 1. Sept.
 " " Ernst Moriz Arndt, Capt. Rust, am 1. Sept.
 " " Ambassador, Capt. Mc. Donald, am 1. Sept.
 " " Isstein & Wecker, Capt. H. Boffe, am 15. Sept.
 " " Emma Fiedts, Capt. Snow, am 15. Sept.
 " " Adonis, Capt. D. Boffe, am 15. Sept.

Nach New Orleans: Anna Delius, Capt. W. Hattendorf, am 15. Sept.
 " " Landwührden, Capt. F. Hellmers, am 15. Sept.
 " New York: New Era, Capt. Thomas J. Henry, am 25. August.
 " " Celle, Capt. Bay, im Laufe dieses Monats.
 " " Merrimac, Capt. Bray, prompt.
 " " H. Purington, Capt. Robert Giben, am 1. Sept.
 " " Auderbon, Capt. Wm. Arthur, am 1. Sept.
 " " Southers-Johnny, Capt. Wodside, Anfang Sept.
 " " Minna, Capt. H. Denker, am 1. Sept.
 " " Hansa, Capt. A. Binkama, am 1. Sept.
 " " Emilie, Capt. H. Groß, am 1. Sept.
 " " Beta, Capt. N. Kriebel, am 1. Sept.
 " " Marie, Capt. Schwartzje, am 1. Sept.
 " " Coosawanti, Capt. —, am 1. Sept.
 " " Caroline Tucker, Capt. C. Tucker, am 15. Sept.
 " " Gasten, Capt. B. Blanke, am 15. Sept.
 " " D. Hansa, Capt L. Geerken, am 21. Sept.
 " " Westphalia, Capt. S. Mensing, am 1. Oct.
 " Baltimore: Charles, Capt. A. Quark, am 1. Sept.
 " " von Wincke, Capt. Payeten, am 1. Sept.
 " " Hannover, Capt. Haschagen, am 1. Sept.
 " " Julius, Capt. Hocketer, am 15. Sept.
 " " Patriot, Capt. G. G. Breithaupt, am 15. Sept.
 " Philadelphia: John W. Andrews, Capt. Jos. French, am 1. Sept.

Bermischte Notizen.

Aus Ostpreußen, 14. August. Die Ernte ist hier jetzt im vollen Gange und fängt schon an, sich ihrem Ende zu nähern. Die von Roggen ist schon vor fast 14 Tagen beschafft, indessen ist sie in diesen Provinzen, deren so sehr reicher Boden sich besser zum Wagenbau eignet, von weniger Wichtigkeit. Der Weizen wird jetzt hereingebracht, dann folgen Gerste, Hafer u. — Bleibt das Wetter einigermaßen trocken, wonach es wohl aussieht, so haben wir hier von allen Getreidesorten eine gute Mittelernte zu erwarten, mehr aber auch nicht, trotz der glänzenden Berichte über den schönen Stand der Felder, die man bisher in den Zeitungen lesen konnte. Denn die viele Käse während des Sommers hat doch nicht unerheblichen Schaden gethan, das Korn hatte sich sehr vielfach gelegt, liefert beim Dreschen nicht sonderlich aus und auch die Qualität läßt zu wünschen übrig.

Die Kartoffelkrankheit zeigt sich dieses Jahr auch hier zu Lande, aber doch nur in geringem Grade und wird die Frucht selbst wahrscheinlich nur unbedeutend leiden. Man hofft nun, daß die schlimmen Jahre in dieser Hinsicht überstanden sind, daß die Krankheit an Intensität künftig abnehmen und in den nächsten Jahren nach und nach wieder ein gesundes Wachsthum stattfinden wird.

Trotz dem daß der Boden dieser Länder zwischen der Weichsel und der russ. Grenze fast durchweg außerordentlich fruchtbar ist, wie man ihn im übrigen Deutschland nur sehr stellenweise, z. B. bei Magdeburg findet, und Ackerbau die fast einzige Beschäftigung der Bewohner ausmacht, so steht derselbe hier noch keinesweges auf der Stufe, wie im mittlern und westlichen Deutschland. Denn nur langsam und schwer reißt sich der Altpreuße von hergebrachten Gewohnheiten los und außerdem fehlt es an Capital; dabei sind die untern Klassen noch dem Trunke recht ergeben, wirthschaftlichen Verkehr, leben von schlechter Nahrung und haben in Folge dessen auch nicht die Kräfte zur Arbeit wie anderwärts. Man merkt hier zu Lande in mancher Hinsicht, daß man Rußland und Polen schon näher ist als im übrigen Deutschland. Indessen der vorwärts treibende Drang unserer Zeit macht sich auch hier fühlbar und es läßt sich nicht leugnen, daß sich diese Provinzen in den letzten zwanzig Jahren wesentlich gehoben haben, die Cultur hat ungemein zugenommen, fast das ganze Land ist von Armuth zur Wohlhabenheit übergegangen, vortreffliche Chausseen durchschneiden es jetzt und man beschäftigt sich viel mit der Anlegung neuer Communicationsmittel. Sehr zur Hebung des Landes tragen auch die vielen Westdeutschen, Mecklenburger u. bei, die sich hier jetzt ansiedeln, Güter kaufen, Capital mitbringen und den Ackerbau auf tüchtige deutsche Weise betreiben. Sieht man sich Land und Leute an, wie sie jetzt sind, so drängt sich einem die Ueberzeugung auf, daß diesen Provinzen in den nächsten 10 bis 15 Jahren noch ein bedeutender Aufschwung bevorsteht.

— Englands Schiffahrtsverkehr. Folgendes ist ein Verzeichniß der während der ersten 6 Monate dieses Jahres im auswärtigen Handel des vereinigten Königreichs verwendeten Schiffe, verglichen mit dem glei-

chen Zeitraum der Jahre 1852 und 1853; die bloß in Ballast gefahrenen, sowie die im Küstenhandel und dem Handel zwischen Großbritannien und Irland thätig gewesenen Schiffe sind nicht mit begriffen.

Waterland der Schiffe	Eingelaufen in englischen Häfen					
	1852		1853		1854	
	Zahl	Tonnengeh.	Zahl	Tonnengeh.	Zahl	Tonnengeh.
England u. engl. Besizung	7193	1734745	7411	1839706	7771	2122385
Rußland	111	32478	164	41738	59	15530
Schweden	175	29471	287	42930	421	60902
Norwegen	764	130891	870	146643	1191	195970
Dänemark	714	56143	1122	95186	1353	114110
Preußen	402	91014	669	144569	724	153734
Uebrigcs Deutschland	755	92140	1127	139156	1328	148021
Holland	548	55874	684	72744	771	86297
Belgien	105	17978	149	24379	146	27028
Frankreich	859	47737	1019	65246	769	56450
Spanien	68	10587	152	23899	243	35537
Portugal	21	2522	79	11932	139	15174
Italienische Staaten	115	32300	270	75794	132	36247
Uebrigcs Europa	25	6922	99	24609	9	2989
Ver. St. v. Nordamerika	470	407958	459	397246	686	603014
Uebrigc Staaten von Amerika, Afrika und Asien	3	1300	5	1556	8	2946
Zusammen:	12328	2750060	14566	3147333	15750	3676334

	Ausclarirt:					
	1852		1853		1854	
	Zahl	Tonnengeh.	Zahl	Tonnengeh.	Zahl	Tonnengeh.
England u. engl. Besizung	9473	2215989	8844	2190446	9350	2341314
Rußland	116	34119	115	28947	65	17100
Schweden	172	30025	288	51391	427	65688
Norwegen	376	56642	434	66363	649	94744
Dänemark	842	69389	1118	98056	1396	120324
Preußen	371	81011	549	111116	696	146574
Uebrigcs Deutschland	1052	115932	1057	128252	1251	151888
Holland	606	87910	727	127512	784	112697
Belgien	125	21028	136	26483	150	30435
Frankreich	1059	85218	1502	139829	2426	231398
Spanien	85	3017	149	22871	199	31549
Portugal	19	2317	53	7351	91	13138
Italienische Staaten	124	33920	188	52044	126	34471
Uebrigcs Europa	48	13180	63	22619	20	5722
Ver. St. v. Nordamerika	427	382256	494	436678	585	531134
Uebrigc Staaten von Amerika, Afrika und Asien	4	1486	3	458	6	2414
Zusammen:	14899	3243439	15740	3510416	18221	3930590

Die Thätigkeit im Küstenhandel resp. im Handel zwischen Großbritannien und Irland während der gleichen Zeiträume ist aus folgender Zusammenstellung zu ersehen.

	Eingelaufen:					
	1852		1853		1854	
	Zahl	Tonnengeh.	Zahl	Tonnengeh.	Zahl	Tonnengeh.
Schiffe, welche den Handel zwischen Großbritannien u. Irland vermittelten	4573	833941	4810	934535	5161	973894
Anderc Küstenfahrer	61701	5425955	63268	5592190	60032	5332465
Zusammen:	66274	6259896	68078	6526725	65193	6306359

	Ausclarirt:					
	1852		1853		1854	
	Zahl	Tonnengeh.	Zahl	Tonnengeh.	Zahl	Tonnengeh.
Schiffe, welche den Handel zwischen Großbritannien und Irland vermittelten	9301	1180123	9165	1230363	9796	1338373
Anderc Küstenfahrer	65093	5371502	63828	5461906	62565	5498461
Zusammen:	74394	6551625	72993	6692269	72361	6836834

Der Vertrag zwischen England und den Ver. Staaten, betreffend die gegenseitigen Beziehungen zwischen den letzteren und den britischen Besizungen in Nordamerika hat in dem Senate zu Washington die gesetzliche Sanction von zwei Dritteln der Stimmen erhalten. Es wird dadurch u. A. eine große Reihe von Rohstoffen und Verzehrungsgegenständen im gegenseitigen Verkehre von jedem Zolle befreit. Dies ist ein neuer großer Schritt vorwärts, um Handel und Wandel benachbarter Völker von den auf ihnen lastenden Fesseln zu erlösen und jeder Fortschritt in dieser Richtung zieht weitere nach sich. Newyork-Shipping-List nennt den Vertrag ein rühmliches Blatt in der Geschichte der Verwaltung, welche ein so gutes Werk zu Stande gebracht habe.

Durch die Zeitungen zieht wieder einmal eine Darstellung der preussischen Huttenproduction v. J. 1852. Diese ist viel ausführlicher schon vor einem Jahre in Carnalls Bergwerkjournal, in Hübners Nachrichten aus dem Gebiete der Staats- und Volkswirtschaft mitgetheilt und damals auch schon von denselben Tageblättern aufgenommen worden, welche sie jetzt als Neuigkeit dem Publicum vorlegen. Dagegen fehlt heute noch die preussische Bergwerkstatistik von 1853, die Schifffahrt-, die Eisenbahn- die Handelsstatistik von 1853, kurz es fehlt von preussischer und Zollvereinsstatistik noch Alles, was in anderen civilisirten Staaten längst veröffentlicht ist, und die Tagespresse würde gut thun, anstatt sich mit alten Zahlen dämpfen zu lassen, neue zu verlangen. Die Faulheit der officiellen Statistik ist in Preußen fortwährend wachsend.

Mecklenburgs Kornausfuhr 1853 war nach den Mittheilungen des großherzogl. statistischen Bureaus zu Schwerin:

	Weizen	Roggen	Erbsen	Gerste	Hafer	Samen	Nichtbenannt	Total							
	Łf. S.	Łf. S.	Łf. S.	Łf. S.	Łf. S.	Łf. S.	Łf. S.	Łf. S.							
18042	88	1842	51	396	2	586	23	272	36	2488	69	290	18	23918	95

Eingeführt wurden dagegen 2106 Last 2 Scheffel.

Im Durchschnitt der Periode von 1849 bis 1853 stellt sich der Preis des Rostocker Scheffels Weizen auf 1 Thlr. 41 Schll. 2 Pf.

Der Gesamtwertb der Kornausfuhr von 1848—53 war 4,069,158 Thlr., während er in der ganzen Periode von 1829—41 nur 2,776,047 Thlr. betrug.

Nach einer amtlichen Aufnahme zählte Belgien am 1. August 1854 nicht weniger als 73,296 eigentliche Bettler. Ueber ein Drittel, nämlich 25,765 fielen hievon auf die Provinz Ostflandern, auf sie folgt Brabant mit 11,570, Westflandern mit 9197, Hennegau mit 7314, Antwerpen mit 6935, Namur mit 5124, Luxemburg mit 3429, Limburg mit 2674 und Lüttich mit 1288. Dem Geschlechte nach theilte sich die Totalsumme in 40,916 Männer und 32,382 Frauen.

Buenos Ayres. Im Jahre 1853 sind aus diesem Hafen 292 Fahrzeuge mit 64,249 Tonnengehalt ausgelaufen. Diese Tonnenzahl vertheilt sich auf:

Schiffe	Tonnen	Werth der Ausfuhr
		Francs
Spanier	70	13,845
Engländer	61	12,809
Nordamerikaner	35	10,968
Brasilianer	32	6,589
Sardinier	26	5,476
Franzosen	18	4,250
Hanseaten	11	2,194
Total	263	53,121

Die Totalausfuhr war 46,832,523 Francs.

Nach Briefen aus Candien beläuft sich die Seidenernte dieses Jahres höher als je, auf 25,000 Dken. Der Preis war am 21. Mai 165 Piafter die Dke (= 3 Thlr. 25 Sgr. das Zollpfund.)

Nach dem amtlichen Berichte war in Frankreich die Zahl der gegenseitigen Hülfvereine

	Ende 1852	1853	2773
Hievon lieferten Berichte	2301	2555	
Die letzteren zählten Ehrenmitglieder	21635	28810	
ordentliche Mitglieder	249442	289446	
Hierunter waren Frauen	27443	33482	

Die Ehrenmitglieder geben nur Geschenke, die ordentlichen geben Beiträge und nehmen an den Wohlthaten der Gesellschaften Antheil.

Im Jahre 1853 waren die Einnahmen der 2555 Gesellschaften 4,962,005 Fr., worunter 3,191,335 Fr. von den ordentlichen Mitgliedern, 845,238 Fr. von den Ehrenmitgliedern, der Rest von Strafen, Eintrittsgeldern ic. Die Ausgabe betrug 1853 3,723,452 Fr., nämlich:

1,495,435	Geldunterstützung an Kranke,
732,768	Ärzte und Apotheken,
419,553	Pensionen an Greise,
110,944	Unterstützung an Waisen und Wittwen,
127,752	Begräbniskosten.

Das Reserve-Capital betrug Ende 1853: 12,089,561 Fr. Im Sinne des Gesetzes vom 15. Juli 1850 und zur Erwerbung der darin ausgesprochenen Privilegien haben sich 653 Gesellschaften neu organisiert.

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

Hierbei eine Beilage.