

in Verbindung

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

№ 159.

Bremen, den 27. October

1854.

## Inhalt.

Theorie und Praxis. — Hamburgs indirecte Steuer. — Frische Leinenindustrie. —

Rheinschiffahrt. — Fortschritte im Schiffsbau. — Amerikanische Verordnung  
über Passagierbeförderung. — Die österreichische Bank. — Postfreimarken.

— Handelsbericht, — Vermischte Notizen. — Nachschrift (Der Sundzoll.)

Beilage. Die schwebenden Staatsschulden. — Die Münchener Denkschrift  
über Maß und Gewicht. — Patentgesetzgebung. — Rechtsfälle (Die Un-  
klageacte im Contirungsproceß). — Versicherungswesen (Declarationspflicht  
bei Seevericherungen; Versenkung eines Schiffs durch den Versicherten;  
Cours der Feuerversicherungsactien; die Hansa). — Anzeigen.

## Theorie und Praxis.

Wir nennen die Engländer ein practisches Volk. Der Engländer nennt  
uns Deutsche, wenn er höflich sein will, ein wissenschaftliches, ein gelehrtes  
Volk; wenn er unhöflich sein will, ein unpractisches, in Abstractionen be-  
fangenes. Dieser Anschauungsweise liegt eine gewisse Wahrheit zum Grunde,  
das müssen wir schon zugeben, so verdrießlich es auch für uns ist. Ein  
Trost mag nur darin gefunden werden, daß, sobald einmal ein Uebel er-  
kannt und in seinen Ursachen ergründet ist, die Hülfe schon nicht mehr ferne  
liegt. Diese Erwägung wird zugleich anspornen, die Ursachen des Übels  
sorgfältig zu erforschen, um hiernächst auch die Mittel zur Beseitigung dessel-  
ben zu finden. Der deutsche Volkscharakter ruht wesentlich auf derselben  
Grundlage, wie der englische. Beide sind den Wurzeln desselben Stammes  
entsprossen, beide tragen die charakteristischen Merkmale des Germanenthums  
an sich. Die Ursache jener Erscheinung wird also aus einer Verschiedenheit  
der Nationalitäten nicht wohl abgeleitet werden können; sie ist vielmehr in  
einer Verschiedenheit des Entwicklungsganges beider Völker zu suchen, wes-  
halb es nöthig sein wird, hierauf näher einzugehen.

Niemanden ist unbekannt, daß bei den Griechen und Römern eine be-  
wundernswürdige, noch jetzt angestaunte Fülle des Wissens und der Bildung  
vorhanden war, und daß nach dem Untergang jener alten Cultur durch die  
Verwüstungen der Völkerwanderung und die Barbarei des Mittelalters  
spärliche Verbindungsanale aus dem klassischen Alterthum erhalten blieben,  
um als Ausgangspunkt und Basis der gesammten Cultur der Neuzeit zu  
dienen. So war es in Deutschland und so war es auch in England, und  
überhaupt bei allen culturfähigen europäischen Völkern. Solchergehalt ist  
denn auch die Philosophie der Alten wieder aufgelebt, hat in England nicht  
weniger, wie in Deutschland Geltung erlangt, und als Grundlage der ge-  
sammtentw. Entwicklung gedient. Insofern wäre also der Entwicklung-  
gang des englischen Volkes und des deutschen Volkes ganz gleich. Aber  
während in Deutschland die alte Philosophie herrschend blieb, entstand in  
England eine andere philosophische Anschauung mit neuen Zwecken und  
Zielpunkten, und gerade hierdurch wurde in England ein anderer Entwick-  
lungsgang der Cultur bedingt, als in Deutschland. Es erscheint deshalb  
nöthig, auf das Wesen der alten Philosophie und auf die unterscheidenden  
Merkmale derselben im Vergleich zu der neueren philosophischen Richtung in  
England näher einzugehen, um daraus die Verschiedenheit des englischen  
und des deutschen Entwicklungsganges zu erläutern. Die Grundanschauung  
der alten Philosophie war vorzugsweise eine ideale. In den Abstractionen  
dieses Idealismus nahm das Reale nur eine untergeordnete Stelle ein.  
Die Naturwissenschaften wurden zwar nicht ganz vernachlässigt, aber sie  
wurden, wie Seneca ausdrücklich bemerkt, nur deshalb geachtet, „weil diese  
Wissenschaften den Geist über niedrige Sorgen erheben, und ihn anleiten,  
sich über den Körper aufzuschwingen, und seinen Scharfsinn auf die Lösung  
dunkler Fragen zu richten.“ Die Zwecke der alten Philosophie sind daher  
auch niemals auf das Nützliche gerichtet. Seneca sagt in dieser Bezie-  
hung ausdrücklich: „Die Philosophie soll uns lehren, von allen materiellen  
Stoffen und allen mechanischen Erfindungen unabhängig zu sein;“ ferner:  
„In meiner eigenen Zeit hat man mancherlei Erfindungen gemacht, z. B.  
durchsichtige Fenster, Röhren zur gleichmäßigen Vertheilung der Wärme durch  
alle Theile eines Gebäudes eine Geschwindigkeitsmethode, die man zu solcher  
Vollkommenheit gebracht hat, daß ein Schreiber mit dem schnellsten Redner

Schritt halten kann. Allein die Erfindung solcher Dinge ist Arbeit für die  
niedrigen Sklaven; die Philosophie liegt tiefer. Es ist nicht ihres Amtes,  
die Menschen zu lehren, wie sie ihre Hände benutzen sollen. Der Gegenstand  
ihrer Lehren ist die Bildung der Seele. Ich sage, sie ist nicht die Verfertigerin  
von Werkzeugen für den nothwendigen Gebrauch.“ So läßt auch  
Plato den Socrates an einen seiner Schüler die Frage richten: „Sollen wir  
die Astronomie unter die Gegenstände des Studiums aufnehmen?“ „Ich  
dächte ja,“ antwortet sein junger Freund, „etwas von den Jahres-  
zeiten, den Monaten und Jahren zu wissen, ist sowohl für kriegerische Zwecke,  
als für Ackerbau und Schifffahrt von Nutzen.“ „Es unterhält mich,“ sagt  
Socrates, „wie ihr so ängstlich seid, den Vorwurf der gemeinen Leute, daß  
ihr nutzlose Studien empfeht, zu vermeiden. Der Nutzen der Astronomie  
besteht nicht darin, die gemeinen Bequemlichkeiten des Lebens zu erhöhen,  
sondern vielmehr darin, den Geist zu der Betrachtung von Dingen zu er-  
heben, die nur mit dem reinen Verstand aufgefaßt werden können.“

Wie sehr die alte Philosophie nützliche Beschäftigungen als unwürdig  
eines Gelehrten betrachtete, sehen wir auch daraus, „daß Seneca es für nöthig  
hält, den Demokrit von dem schimpflichen Verdacht zu reinigen, das erste  
Gewölbe erbaut zu haben, und den Anacharsis gegen die Anklage zu ver-  
theidigen, daß er der Erfinder der Löpferscheibe sei. Auch Archimedes  
schämte sich fast seiner wunderbaren Erfindungen und sprach von ihnen nur  
obenhin, als von bloßen Delustigungen, von Kleinigkeiten, bei denen ein  
Mathematiker seinen Geist wohl erholen könne, nachdem er den höheren  
Theilen der Wissenschaft ein tiefes Studium gewidmet habe.“ Diese ideale,  
dem Realen abgewendete Grundrichtung der alten Philosophie tritt überall  
zu Tage, wie sich dieses in zahllosen Beispielen nachweisen läßt. So ist es  
denn gekommen, daß die alte Philosophie eigentlich nur dazu diente, den  
Scharfsinn auszubilden und die geistigen Fähigkeiten zu wecken, und daß,  
obchon unter ihren Anhängern geistige Kräfte ersten Ranges waren, diese  
Kräfte doch systematisch auf einen falschen Weg gerieten und einem uner-  
reichbaren Ziele nachjagten. Es kann also nicht verwundern, daß die alte  
Philosophie in ihren Ergebnissen völlig unfruchtbar blieb. Dieses Uebel  
wurde nach dem Verfall der Wissenschaften noch verschlimmert durch die  
Spitzfindigkeiten der Scholastiker in Streitigkeiten über die wichtigsten Dinge.

Es würde zu weit führen, den Umschwung, welchen das Zeitalter der  
Reformation auf alle Geistesrichtungen und insbesondere auf die Philosophie  
änferte, hier näher auszuführen. Wir bemerken nur, daß diese neuere Rich-  
tung bei den Engländern einen hervorragenden Repräsentanten fand, und  
daß dieselbe dorten zur Geltung gelangte, während in Deutschland durch den  
mühseligen Kampf der kirchlichen und politischen Gegensätze die fernere Ent-  
wicklung gehemmt, ja zurückgeworfen wurde. Franz Bacon von Verulam \*)  
muß als der Stifter dieser neueren philosophischen Richtung in England  
betrachtet werden, denn er war es, der durch seine Schriften die aufkeimen-  
den Ideen der Neuzeit zuerst begründete.

Die baconianische Philosophie weicht nun in ihren Zwecken von den-  
jenigen der alten Philosophie wesentlich ab; sie ist auf das Reale gerichtet,  
„auf den Nutzen,“ „auf Verbesserung des Zustandes der Menschen,“ „mit  
Erfolg dahin zu wirken, daß die Unbequemlichkeiten des menschlichen Lebens  
entfernt werden,“ „daß menschliche Geschlecht mit neuen Werken und Kräften  
zu versehen,“ „mit neuen Erfindungen und Annehmlichkeiten zu bereichern.“  
Bacon sagt ausdrücklich: „Ich erwäge den Aufbau einer solchen Philosophie,  
die nichts Leeres oder Abstractes hat, und die Bedingungen des menschlichen  
Lebens zum Besseren führt.“ „Die Philosophie ist Mittel, kein Zweck.“

Den Unterschied zwischen der alten Philosophie und der baconianischen  
Philosophie wird ein Beispiel lebhaft vergegenwärtigen. Wir wählen die  
Ansichten beider über den Werth der Mathematik. Plato räumt allerdings  
ein, wie bequem es für die gewöhnlichen Geschäfte des Lebens sei, wenn man  
rechnen und überschlagen könne; der wichtigste Vortheil bestehe aber darin,  
daß das Studium der Eigenschaften der Zahlen den Geist an die Betrach-  
tung der reinen Wahrheit gewöhne. Er wünscht, daß seine Schüler sich  
diesem Studium zuwenden, aber nicht um fähig zu werden, zu kaufen und  
zu verkaufen, Krämer oder Handelsreisende zu werden, sondern damit sie  
lernen, ihren Geist von dem stets wechselnden Schauspiel dieser sichtbaren

\*) † 1626. Man vergleiche die interessante Biographie bei Macaulay,  
Essays Vol. III.



und greifbaren Welt abzulenken, und sich mit dem ewigen Wesen der Dinge zu beschäftigen. Bacon dagegen schätzt die Arithmetik bloß darum, weil sie jener sichtbaren und greifbaren Welt, die Plato so sehr verachtet, von Nutzen ist. Er sagt ausdrücklich: „Die Mathematik ist die Magd der Naturwissenschaften, und muß sich als solche betragen.“

Diese dem Realen zugewendete baconionische Philosophie ist in England zur Herrschaft gelangt und hat dort alle Lebenskreise durchdrungen. Daher die Abneigung des Engländers gegen alle abstrakte und ideale Philosophie, gegen das Unpraktische. Er will nur von einer praktischen Philosophie etwas wissen, und versteht darunter die Naturwissenschaften in Verbindung mit Mathematik. Aber die Wissenschaft selbst ist in England durchaus nicht in Misachtung gerathen.

In Deutschland dagegen ist, abgesehen von mehr oder weniger unproductiven neuern philosophischen Systemen, die ideale Grundanschauung der alten Philosophie herrschend geblieben. Sie hat den gesammten Unterricht durchdrungen und äußert die Spuren ihres Einflusses noch immer in den meisten Lebenskreisen. Hierdurch ist die Neigung des Deutschen zu idealen Abstractionen erzeugt; seine geringere Befähigung für praktische Zwecke; was dann die Entwicklung der Nation aufgehalten und von dem richtigen Wege des Fortschritts abgelenkt hat.

Erst in der Neuzeit hat das Studium der Naturwissenschaften eine erfolgreiche Reaction gegen jene falsche ideale Richtung hervorgerufen und der realen praktischen Richtung eine überwiegende Geltung verschafft. Wir sind, abgesehen von der Politik und den schlimmen politischen Einwirkungen, auf dem Wege ein praktisches Volk zu werden. In früherer Zeit, so lang die ideale Richtung vorherrschend war, bestand eine völlige Misachtung gegen alle praktische Thätigkeit, und gegen diejenigen Stände, welche dieselbe vertraten. Dieses Zeitalter eines hohlen Gelehrtenhüchels ist jetzt glücklichweise vorbei. Aber wir sind nunmehr der Gefahr ausgesetzt, in einen andern Fehler zu verfallen, der seinen Ursprung jener sonst naturgemäßen und wohlbegründeten Reaction gegen die ideale Richtung verdankt. Wir meinen die bei den Vertretern der praktischen Richtung nicht selten zu Tage tretende Misachtung und Abneigung gegen die Wissenschaft überhaupt und gegen jede wissenschaftliche Behandlung einer Frage. Man hat sich nicht selten daran gewöhnt, dergleichen als werthlose ideale Speculationen gering zu achten. Dieser schwere Irrthum muß nachdrücklich bekämpft werden.

Die wissenschaftliche Beschäftigung an sich ist, vermöge des Grundsatzes der Arbeitsteilung, von dem praktischen Geschäftsbetrieb zunächst völlig zu scheiden und auseinander zu halten.

Der Schuhmacher wird jedenfalls bessere Schuhe machen, als jeder andere Handwerker; und der durch wissenschaftliche Studien gebildete Mann wird sicherlich wissenschaftliche Fragen und Untersuchungen an und für sich besser zu behandeln wissen, als der Geschäftsmann. Aber wenn der Schuhmacher Schuhe anfertigt, nicht nach dem Fuße seiner Kunden, sondern nach einem gewissen idealen Fuße, welchen er durch langes Grübeln als den geeignetsten für die Menschheit ausgeklügelt zu haben glaubt, so verfällt er genau in denselben Fehler, welchem sich unser mit der Milch der idealen Philosophie aufzogener Gelehrtenstand in früherer Zeit hingegeben hat. Dieser Irrthum ist jetzt überwunden; aber wir laufen Gefahr, in den entgegengesetzten Irrthum zu verfallen, welcher jede wissenschaftliche Behandlung einer Sache als eine ideale verachten will. Diese Gefahr wird durch einen besondern Umstand noch vermehrt. Die wissenschaftliche Betrachtung einer Sache hat nämlich eine zweifache Seite, ganz abgesehen von dem durchaus verwerflichen abstracten Idealismus. Sie kann auf die Erreichung eines realen Zweckes unmittelbar gerichtet sein, und dann ist sie zweifellos praktisch. Sie kann aber auch die Erreichung eines realen Ergebnisses nur mittelbar erstreben, und dann ist sie nicht weniger praktisch, wenn sich gleich der bestimmte praktische Zweck noch nicht genau bezeichnen und abwägen läßt. Jede wissenschaftliche Thätigkeit auf dem Gebiete der Physik, Chemie, Mechanik u. d. m. kann Resultate herbeiführen, von welchen sich die unmittelbare nützliche Anwendbarkeit vielleicht noch nicht bestimmen nachweisen läßt; aber nichtsdestoweniger ist das Resultat ein praktisches, weil dasselbe praktische Resultate zu erzielen geeignet ist. Es ist deshalb nicht zulässig, die wissenschaftliche Betrachtung einer Sache als eine praktisch geringfügige zu behandeln, und sich etwa gar dem Wahne hinzugeben, als ob nur die Practiker von Profession zu einer praktischen — d. h. nach jener falschen Auffassung nicht idealen — Ansicht in dergleichen Dingen berufen seien. Wir wünschen nicht mißverstanden zu werden. Wir behaupten keineswegs, daß nur die wissenschaftliche Ausbildung zur Erkenntnis und Betrachtung praktischer Fragen befähigt; aber wir behaupten, daß der wissenschaftlich gebildete Mann, sobald er nur sonst den richtigen realen Standpunkt einnimmt, und mit der nöthigen realen Sachkenntnis ausgerüstet ist, besser befähigt sein wird, solche Fragen zu lösen, als der reine Practiker. Wir reden z. B. der Errichtung von Handelsgewerkschaften durch Geschäftsleute das Wort, weil wir überzeugt sind, daß der Practiker hier eine größere Brauchbarkeit entwickeln werde, als der mit den Institutionen und Manipulationen des Handels nicht völlig vertraute Jurist. Aber wir behaupten nichtsdestoweniger, daß der wissenschaftlich gebildete Rechtskundige, sobald ihm nur die Eigenthümlichkeiten des Handels sonst bekannt sind, auch in streitigen Handelsfällen besser zu urtheilen befähigt sein müsse, als der Geschäftsmann ohne juristische Bildung. Die früher bestandene Misachtung des Gelehrtenstandes gegen alles was nach seinem

Begriff nicht der s. g. Wissenschaft angehörte, war sicherlich verkehrt und beklagenswerth. Das Studium der Naturwissenschaften hat diesen Irrthum auch in Deutschland zu beseitigen gewußt. Aber wir dürfen jetzt nicht in den entgegengesetzten Irrthum verfallen, der jede wissenschaftliche Betrachtung als eine unpraktische ansehen und mit Misachtung behandeln will. Die wahre Wissenschaft — die Theorie — hat ihre Berechtigung nicht weniger, wie die Praxis; und die Praxis bedarf eben so sehr der Wissenschaft, wie die Wissenschaft ohne die Praxis — das Reale — nicht bestehen kann.

## Hamburgs indirecte Steuer.

Seit der französischen Herrschaft besteht in Hamburg eine Accise, welche allmählig auf alle nothwendigen Bedürfnisse des menschlichen Daseins, auf Speise, Trank, Licht, Wärme, Bau, ja sogar auf Reinlichkeitsmaterial (Seife) ausgedehnt wurde, nur die Kleidungsstoffe sind noch von dieser Steuer frei und das ist keine Tugend, sondern ein Laster im Laster des Systemes, ein Beweis, daß es gedankenlos von der französischen Schule übernommen wurde, welche den Gewebefabrikanten in der Provinz auch auf diese Weise einen Vorzug vor gewöhnlichen Menschen einräumen wollte.

Es ist wahr, daß die Accise auch den Säufers zum nützlichen Mitgliede der Staatsgesellschaft macht, und daß der Hamburger Tarif sie in allen Klassen mit besonderer Sorgfalt behandelt, indem er von einem Weintraufsch = 5 Pfd. teillen à 1  $\frac{1}{2}$ , 5  $\frac{1}{2}$ , von einem Branntweintraufsch = 1 Quartbouteille nur  $\frac{1}{3}$   $\frac{1}{2}$  erhebt, es ist aber auch wahr, daß mit dieser einen Ausnahme der Säuferei die Accise, wie überall so auch in Hamburg, den armen Mann mehr belastet als den reichen, 100 Pfund Brod zahlen 2 Mark, wer mit 6 Kindern in der Regel nicht als Brod essen kann, wird täglich mindestens 1 Pfund per Kopf kaufen und in Jahre für sich, Frau und Kinder auf 2910 Pfund Brod 58 Mark Accise bezahlen müssen. Das kann in vielen Fällen 10% des Einkommens sein, was würde die Kaufleute zu solcher Abgabe sagen. Jedenfalls ist 2 Mark per 100 Pfund Brod mindestens 25% vom Werthe des Brodes, während Hamburg nach der Durchschnitt der letzten 6 Jahre zu den en gros-Preisen jährlich 28,352,733 Mark Waaren mehr ein- als ausgeführt, die Consumtionssteuer ca. 1,200,000 Mark also noch nicht  $\frac{4}{3}$ % des Verbrauches aller Dinge beträgt.

Der Fehler liegt jedoch nicht an dem Ausmaß der Besteuerung, sondern an dem Besteuerungssystem der sogenannten indirecten Steuern selbst.

Die indirecte Steuer ist die spanische Wand für Regierungen mit schlechtem Gewissen, die nicht daran zu erinnern wagen, was sie kosten, und die Mutterbrust für den beschränkten Unterthanenverstand, der sich nicht bewußt werden soll, was er zur Erhaltung der Press-, Paß-, Gewerbe- und aller anderen Arten Pötzge die ihm die Tage verkümmert und die Nächte beschützt, beitragen muß.

Dies scheinen endlich die Hamburger Bürger auch einzusehen und ein durch Stellung und Vermögen hervorragender Theil derselben hat kürzlich eine Supplik an den „Hochedlen Rath“ eingereicht, „zur Prüfung und Erwägung der bestehenden directen und indirecten Besteuerungs-Systeme und aller dahin einschlagenden Verhältnisse die Niederlegung einer Rath- und Bürgerdeputation herbeizuführen, mit dem Auftrage die aus solcher Prüfung und Erwägung all erweislich für das Gemeinwohl sich herausstellende Umgestaltung in unsere Einrichtungen baldthunlichst zur verfassungsmäßigen Beliebung vorzubereiten.“

Abgesehen von dem ungeheuerlichen Stolz, der, nach dieser Probe zu urtheilen, in Hamburg Staatsstyl zu sein scheint, und der z. B. in Preußen, selbst von Oben herab als eine Lächerlichkeit betrachtet würde, mag dieser Schritt auch anderen Gemeinwesen zum Beispiel dienen.

Die Supplik, in so weit sie die directe Steuer betrifft, bezieht sich auf die in Hamburg bestehende Brandsteuer, Entfestigungssteuer und Bürgermilitärsteuer, welche, ihrer Natur nach Einkommensteuer, durch eine solche nach Art der in Bremen bestehenden, ersetzt werden sollen, in der Weise, daß von allem Einkommen d. h. von ca. 71 Mill. Mark, 3% jährlich erhoben werden.

Dies gäbe eine Einnahme von 2,150,000 Mark, anstatt der bisherigen 950,000 Mark.

Was die indirecte Steuer anbetrifft, so wird an die Stelle der Accise und Thorperre eine jährliche Abgabe von 4 Mark „für alle Bürger, männliche Einwohner und Fremde auf Aufenthaltskarte über 18 Jahre, Dienstboten, Gesellen, Wittwen, die bürgerliche Gewerbe treiben oder von ihren Aenteu leben in Stadt, Vorstädten und Gebiet, mit Ausnahme aller nicht selbstständigen Frauen und Kinder“ vorgeschlagen, die etwa 300,000 Mark anstatt der bisherigen 1,500,000 Mark bringen würde.

Auf diese Weise wäre die bisherige sogenannte directe Steuer, welche vorzugsweise von den besitzenden Klassen zu zahlen ist, vereinfacht und erhöht, die bisherige sogenannte indirecte Steuer, welche vorzugsweise die ärmeren Klassen traf, in eine directe verwandelt und vermindert.

Die letztere Operation ist diejenige, welche auch außerhalb Hamburgs großes Interesse zu erregen geeignet wäre, denn sie würde die Hamburger Bemühungen für Handelsfreiheit von dem Hinderniß befreien, das sie überall in dem Vorwurf finden, daß Hamburg selbst nicht einmal der indirecten Steuer entbehren könne, als welche die Eingangszölle so häufig vertheidigt werden!



Sie könnte auch die Finanzen Hamburgs und der Staaten, welche ihm nachahmen, ungemein verbessern, weil sie eine ziemliche Anzahl von Beamten überflüssig machen würde.

Sie würde Hamburg und die Staaten, welche ihm nachahmen, nicht allein um die Thätigkeit der jetzt als Accisebeamten und Thorhüter versauernden Menschen, sondern auch um die Thätigkeit derjenigen bereichern, welche jetzt von dem Schmuggel leben, eine Industrie, welche so leicht Candidaten für die Criminalstrafsitze liefert.

Es sind dies wichtige Momente, die von keinem Argumente zu Gunsten der Verbrauchshinderung und Verkehrsbelästigung, die man Accise nennt, aufgewogen werden und wenn auch der hochedle Rath in Hamburg noch gegen die Verbesserung sich streuben sollte, die Geschichte wird schließlich über seine Bedenken zur Tagesordnung übergehen, welche in diesem Jahrhundert „Abschaffung des Staatsunwesens zur Erhaltung des Staatswesens“ will.

### Die irländische Leinenindustrie.

Bis zu Ende des achtzehnten Jahrhunderts wurden alle Flachsgarne in Europa mit der Hand gesponnen, und diese Arbeit beschäftigte Tausende von Mädchen an dem häuslichen Herde. Das Spinnrad war, seitdem es im 15. Jahrhundert (in Deutschland) erfunden worden, das gewöhnliche Werkzeug, und seine allgemeine Anwendung führte in Irland zu der Benennung Spinner für unverheirathete Frauenzimmer. Nicht in den unteren Ständen allein, sondern auch in den höheren war das Spinnen eine häusliche Arbeit, etwa wie heutzutage das Stricken, alte Familiengemälde zeigen die Dame vom Hause am Spinnrad, umgeben von den Töchtern und Diennerinnen mit gleicher Beschäftigung, und bejahrte Edelfrauen rühmen sich noch heute, in ihrer Jugend mit dieser Arbeit wohl vertraut gewesen zu sein. Auf der Industrieausstellung zu Dublin war ein künstlich verziertes Spinnrad, das Familienstück einer der ältesten Familien Ulsters mit ausgestellt, um die Kindheit der irischen Leinenindustrie zu illustriren. Vor der Erfindung der Spinnmaschine konnte das Surren des Spinnrades durch das ganze Land gehört werden, und an den Markttagen waren die Straßen mit Frauen gefüllt, welche ihre Stränge und Bündel Garn den Webern zum Kaufe anboten oder sie den Krämern im Austausch gegen ihre Waaren brachten. Es war auch nicht ungewöhnlich, daß, während die Frauen spannen, die Männer in der Winterzeit oder in sonstigen Augenblicken, wo die Feldarbeit sie nicht in Anspruch nahm, das Gespinnst webten, um das Gewebe dann an den Fleischer zu verkaufen oder für den eigenen Haushalt zu benutzen. Ein großer Linnenvorrath war der Ehre jeder Hausfrau und bildete den Kern der Ausstattung der Töchter. Der in reicheren Häusern angeammelte Vorrath war oft von staunenerregender Fülle. Noch heute gibt die Bauerschaft der uralten Gegenden dem überraschten Touristen ein Bild von der dortigen Identität des Begriffes: Reichthum und Linnen, indem zu allen Arten Kleidungsstücken dieses Gewebe, und zwar weiß bei den Armen, ungebleicht, braun bei den Reicheren sich findet, welcher Widerspruch mit den Ansichten der jugendlicheren Civilisation sich dadurch erklärt, daß die Armeren bei geringerem Leinenbesitz das Gewebe waschen müssen, während der Reiche durch die ungebleichte Leine allein den Beweis zu liefern vermag, daß er deren genug besitzt, wechseln zu können, ohne waschen zu lassen.

Während des Zeitalters der Handspinnerei wurde eine große Menge irische Garnen nach England und Schottland ausgeführt, wo es sowohl zur Leinenfabrikation als zur Werste für Baumwollenzuge und Wollenzuge verbraucht wurde.

1793 wurde die erste Flachsspinnmaschine in England errichtet, 1805 die erste in Irland, in Cork. Sie hatte 212 Spindeln für Canvasgarn. Der Linnenrath gab aber eine Prämie von 30 Schilling pr. Spindel, und veranlaßte hierdurch nicht selten verkehrte Unternehmen. 1809 war die Spindelzahl 6369, 1815 gab es in Ulster 5 Spinnereien, in Linnis 2, in Münster 7, zusammen mit 12,000 Spindeln. Zu dieser Zeit wurden alle Garne trocken gesponnen, 1822 wurde in England eine Verbesserung eingeführt. Der zubereitete Flachs wurde durch heißes Wasser gezogen, ehe er auf die Spindel gelangte, und dies machte das Spinnen von feineren Nummern möglich. 1825 wurde der irische Garnmarkt mit englischem Maschinengarn überfüllt, und dieses zu Preisen verkauft, welche in die Hütten der armen Handspinner die Verzweiflung trugen. Damals waren aber die Maschinengarne noch schlecht, und die geschickteren Hausfrauen spotteten noch der Idee, daß Eisen und Messing jemals ihrer Fingerfertigkeit Concurrenz machen könnten. Die Wahrnehmung der Irländer, daß die Engländer den Flachs vor ihren Thüren kauften und ihn trotz des höheren Arbeitslohnes als Garn wieder mit Vortheil nach Irland zurücksandten, rüttelte sie endlich zu der Energie auf, die Prämien nicht hervorzurufen vermochten. Sie eigneten sich die englische Methode an, 1828 wurde zuerst dieser gemäß eine Spinnerei in Belfast errichtet, 1841 gab es schon 49 irische Spinnereien mit 260,000 Spindeln, jetzt sind deren 88 mit 500,000 vorhanden! Statt wie 1805 Canvasgarn in den kleinen Etablissements von 212 Spindeln wird jetzt feinstes Batistgarn in Anstalten von 20,000 bis 30,000 Spindeln jede gemacht. Es ist wahr, daß das Gesumm der Räder, gedreht von hunderttausenden von Händen, nicht mehr durch Irlands grüne Thäler tönt und durch das Geräusch der eisernen Rahmen verdrängt ist, an welchen etwa 23,000 Weber und Kinder, namentlich in der Hauptstadt von Ulster be-

schäftigt sind. Die Veränderung war nicht allein nothwendig, sondern unvermeidlich, wenn Irland seine Leinenindustrie bewahren sollte, und sie mag den deutschen Gegenden ein Beispiel sein, in welchen der Kampf der Handarbeit mit der Maschinenarbeit noch vergeblich fortgesetzt wird! Die sociale Lage der irischen Bauerschaft hat durch die Veränderung nicht verloren, die Strickerei ist jetzt die häusliche Beschäftigung der Mädchen geworden.

Die Größe der irischen Leinenspinnerei ergibt sich aus folgenden Zahlen: Erstlich besitzt Irland 580,000 Spindeln, welche ein Capital von 2,370,000 £ in Gebäuden und Maschinen darstellen.

Zweitens werden in der Spinnerei unmittelbar 23,000 Arbeiter beschäftigt mit einem durchschnittlichen Lohn von 360,000 £, \*) außer der mittelbaren Beschäftigung von Maschinenbauern u. dergl.

Drittens: In Belfast allein sind etwa 60 Schiffe fortwährend thätig das Brennmaterial herbeizuschaffen, von welchem diese Fabriken ca. 200,000 Tonnen verbrauchen.

Viertens: Diese Fabriken spinnen jährlich ca. 30,000 Tonnen Flachs und Bier im Werthe von 2,100,000 £.

Fünftens produciren sie ca. 10,500,000 Bündel Garn im Werthe von etwa 2,800,000 £.

Von den irischen Spinnereien sind etwa 39 oder nahezu die Hälfte in Belfast und Umgegend, außerhalb der Provinz Ulster gibt es nur 9 Spinnereien, zwei wurden in neuester Zeit erbaut, eine zu Limerick, die andere zu Ballyshannon, welche als Versuche betrachtet werden mögen, ob der Zauberkreis von Ulster und der Ostküste von Linnis überschritten werden kann oder ob die anderen beiden Provinzen einen Antheil an der geeigneten Industrie erobern können.

Die irischen Garne werden nicht alle zu Hause gewebt, sondern zum großen Theile nach England, Deutschland, Belgien und Spanien ausgeführt. Bis 1841 nahm Frankreich große Quantitäten, von da ab legte es aber große Verbotszölle auf, die heute noch die irische Einfuhr hindern ohne einen Aufschwung der französischen Leinenindustrie herbeizuführen zu haben. Die Ausfuhr nach andern Gegenden ist fortwährend steigend, 1850: 4,404,240 £, 1852 bereits 6,679,680 £. Andererseits werden einige Sorten Garn von England und Schottland eingeführt und eine sehr kleine Quantität feinstes Handgarn kommt noch von Deutschland und Frankreich.

Auf der Dubliner Industrieausstellung hatte zwar eine 83 jährige Frau das feinste Gespinnst, ihre eigene Arbeit, 1120 Leas oder 90 Hants auf 5 Pfund ausgestellt, während das feinste Maschinengarn nur bis 520 Leas pr. Pfund reichte, daß die Maschinen aber in Bezug auf die feinsten Garne der Hand noch den Vorzug lassen, liegt namentlich daran, daß der Bedarf an diesen feinsten Garne so ungemein gering ist, daß es sich nicht der Mühen lohnt, die Maschinen darnach zu construiren. In den feinen Garnen zu Cambriks, Battisten, Lynoné, hat die Maschine jede Concurrenz überflügelt. Gegenwärtig werden Flachsspindeln gezählt in Irland 580,000. England 345,000, Schottland 303,000, Frankreich 476,000, Belgien 102,000, Zollverein 80,000, Oesterreich 74,000, Rußland 50,000, Verein. Staaten von Amerika 14,500, Schweiz 8000, Holland 6000, Spanien 6000.

Die irischen Spinnereien sind meistens mit Zwirnerei verbunden und mehrere Ulster Fabriken haben einen großen Ruf in dieser Hinsicht. Zu Englands Leinenzwirnausfuhr von 3,788,497 Pfund (1852) liefert Irland den größeren Theil.

Wie bei mehreren englischen Industriezweigen wurde der erste Impuls zum irischen Leinenhandel durch den bekannten Widerruf des Edictes von Nantes durch Louis XIV. gegeben. Eine Colonie von einigen 70 Flüchtlingen, unter Führung des erfahrenen Fabrikanten Crommelin, ließ sich in Ulster nieder und führte dort die continentale Methode der Leinenfabrikation, welche damals der irischen sehr überlegen war, ein. Es ist diese Thatsache namentlich jetzt wohl hervorzuheben, wo die Intoleranz continentaler Regierungen in politischen und religiösen Angelegenheiten so viele tüchtige Kräfte außer Land treibt, welche manche continentalen Industriezweige nach anderen Gegenden verpflanzen. In Lyon compromittirte Seidenarbeiter haben z. B. in neuerer Zeit die ärmliche englische Seidenindustrie wesentlich verbessert, die schwarzwälder Holzuhren-Industrie ist auf ähnliche Weise in England und Nordamerika einheimisch geworden, in den englischen Goldwaaren-, Tuch- und Zuckerrfabriken zeichnen sich deutsche Flüchtlinge aus.

Schon im Jahre 1816 wurden in Irland für 2,780,052 £ Leinen zu Markt gebracht, worunter 2,323,902 £ von Ulster. Seit Einführung der Maschinenspinnerei hat die Weberei ähnliche Veränderung und ähnliche Productionsvermehrung erfahren. Es gibt Fabrikanten, welche 2000 Weber beschäftigen. Das Jahr 1847 hat die Weberei aber sehr beeinträchtigt. Früher war in Ulster dieselbe hauptsächlich die Beschäftigung von Personen, welche nebenbei kleinen Grundbesitz hatten, dieser lieferte ihnen Kartoffeln, der Weberlohn die Mittel zu den anderen Bedürfnissen. Das Miskrathen der Kartoffel stellte ihre Existenz in Frage und trieb sie in großer Menge zur Auswanderung. Dies kam den zurückbleibenden Webern in so fern zu gut, als der Mangel an Arbeitsangebot größere Löhne herbeiführte. Die

\*) d. h. ca. 100 Preuß.  $\frac{1}{2}$  jeder Arbeiter, Männer, Weber und Kinder also 10 Silbergroschen täglich, während der deutsche Handspinner durchschnittlich 2 Silbergroschen verdient!



Industrie hilft sich nun in neuerer Zeit mit Einführung des Kraftstuhls (power loom) zum Leinenweben. Die geringere Elasticität des Flachses hat dessen bei Baumwolle so vorzügliche Anwendung für Leinen aber sehr erschwert, namentlich für die leichte Waare, welche den Haupttheil des Exportes bildet. Bis Ende 1852 waren kaum 100 power looms in der irischen Leinenindustrie thätig, während in England bei der Fabrication schwerer Leinenstoffe bereits 3660 verwendet werden. Neue Versuche lassen jedoch auch für die irischen Sorten die erfolgreichere Anwendung dieser Maschine erwarten.

Freilich wird von irischen Abgeordneten im Parlamente viel darüber lamentirt, daß der Leinenhandel so heruntergekommen sei, daß 1852 nur 50,964 Yards nach fremden Ländern ausgeführt wurden, was freilich wenig gegen die 3,126,340 Yards erscheint, welche in früheren Jahren befördert wurden. Dies hat aber seinen Grund lediglich darin, daß der Transport damals durch Segelschiffe, jetzt aber durch Dampfschiffe geschieht, welche in englischen Häfen laden, nach welchen jedes Dampfboot aus Irland 50 bis 200 Kisten Leinen mitnimmt. Mund um den Erdball erzählen die Leinenlager aller Länder von der wachsenden Gewalt und den großen Fortschritten der irischen Leinenindustrie.

### Zur Rheinschiffahrt.

Die Unbeständigkeit des Fahrwassers auf den schiffbaren Flüssen und Strömen ist für den Handel ein Uebelstand, der sich besonders in diesem Jahre auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen empfindlich geltend gemacht hat. In den Monaten September und October sah der Rhein aus, als hätten die russischen Kosakenpferde ihn leer getrunken. Am 12. October zeigte der Pegel am Cauber-Wörth nicht mehr als 2 Fuß 8 Zoll. Dieser Wassermangel verursachte nicht bloß einen sehr nachtheiligen Zeitverlust, sondern eben so bedeutende Kosten für Leichtern und für Lagerung der Güter in den holländischen Entrepôts und an anderen Plätzen, aus Mangel an hinreichender Schiffselegenheit. Die Frachten sind dadurch ansehnlich vermehrt worden, und die Schiffer, besonders die Segelschiffer haben bedeutende Verluste erlitten. Auch auf die Flößerei übte der Wassermangel einen nachtheiligen Einfluß aus. Es fehlte besonders im Schwarzwalde den vielen Sägemühlen und den künstlichen Flößbächen und Seen an dem zum Schwelen nöthigen Wasser. Sehr störend war der niedrige Wasserstand für den starken Güterzug von England und Holland Rhein- und Mainaufwärts nach Oesterreich. Die Vollendung der bayerischen Westbahn kam bei dem fast unterbrochenen Maintransport sehr zu statten. Ueberhaupt richtet die Expedition ihr Augenmerk mehr und mehr auf die Eisenbahnen, und es scheint sich durch dieselben ein Umschwung auf dem Rhein vorzubereiten, auf welchen wir aufmerksam machen zu müssen glauben. In dem Verkehr zwischen Frankreich und Deutschland verliert der Rhein nach und nach einen großen Theil seiner Bedeutung als Wasserstraße. Die französische Regierung macht bekanntlich energische Anstrengungen, um die Eisenbahnen des Landes zu vollenden. Die Frachtsätze auf den französischen Bahnen sind bereits sehr niedrig und werden voraussichtlich noch weiter heruntergehn. Man liefert bereits von Bordeaux bis Forbach die 100 Kilo. für 12 Fr. 55 Cent. und wird sie im nächsten Jahre wahrscheinlich noch um 25–30 % billiger liefern können. Die Fahrt von Bordeaux durch Holland in die rheinischen Häfen dauert in der Regel 3–4 Wochen. Die Eisenbahn befördert in kaum halb so langer Zeit sicher. Bringt man die Unterbrechung der Rheinschiffahrt durch Eiegang und leichtes Wasser, so wie die für die mittel- und oberheimschen Stationen bedeutenden Rheinzölle mit in Rechnung, so kann man sich nicht verhehlen, daß für den Verkehr zwischen Deutschland und dem südlichen Frankreich der Landweg immer mehr in Aufnahme kommen, und der Wasserweg immer mehr gemieden werden muß. Die für Süd- und Mitteldeutschland aus den französischen Häfen des Mittelmeeres bezogenen Güter, Süßfrüchte, Drogen, Farb- und andere Rohstoffe, Weine, werden voraussichtlich in Zukunft nur noch zu Lande kommen, wie schon jetzt amerikanische Producte den Weg von Havre aus zu Lande durch Frankreich einzuschlagen angefangen haben. Für den Bezücker ist dies ein großer Vortheil. Er kommt dadurch in die Lage, seine Einkäufe viel später als sonst machen, seine Frachten in Voraus eben so genau bestimmen zu können, als die Zeit des Empfanges.

Der Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Frankreich hat in diesem Jahre einen großen Aufschwung genommen. Die Vollendung der Linie von Mainz bis an die französische Grenze macht sich sowohl im Güter- als Personenverkehr lebhaft fühlbar. Um ihn zu erleichtern, ist deutscher Seite die Verfügung getroffen worden, daß die von Frankreich auf der preussischen, Saarbrücker, der pfälzischen und der hessischen Ludwigsbahn eingehenden Güter, von der zollamtlichen Behandlung an der Grenze befreit sind und unter Waggonverschluss nach Ludwigshafen und Mainz geführt und hier abgefertigt werden können.

Die Rheinschiffahrt aber wird unter diesen Umständen leiden, und es wäre sehr zu wünschen, daß die zu ihrer Erhaltung nöthigen Maßregeln nicht aus fiscalischen Bedenken länger verschoben würden. Denn das fiscalische Interesse ist durch die ange deuteten Verhältnisse eben so bedroht, als das Privatinteresse der in der Rheinschiffahrt Beteiligten.

Ein anderer Umstand, welcher für die Schiffahrt auf dem obern Rhein nicht ohne Bedeutung bleiben wird, und von großer industrieller Tragweite

zu sein scheint, ist die Auffindung eines großen Steinkohlen-Distrikts in der Gegend von Offenburg und Baden. In dem breiten Thalbecken des Rheins von Basel bis Mainz suchte man lange Zeit vergebens nach einer Steinkohlenablagerung von größerer Mächtigkeit. Die mannigfaltigen geognostischen Versuche in diesen Gegenden haben es höchst zweifelhaft erscheinen lassen, daß man weiterbreitete bauwürdige Kohlenplätze finden werde. Je fühlbarer dieser Mangel wird, seitdem die Steinkohle ein Haupthebel und ein Haupterforderniß der Schiffahrt und Industrie geworden ist, seitdem die Holzpreise trotz der ausgedehnten Waldungen in den benachbarten Gebirgen auf eine bedeutende Höhe gestiegen sind, und seitdem die Industrie der Rheinländer auf deutscher wie auf französischer Seite einen so großartigen Aufschwung genommen hat, um desto beachtenswerther ist die Steinkohlenablagerung bei Berghaupten und Hagenbach in der Nähe von Offenburg am westlichen Abhange des Schwarzwaldes. Auf die weitere Untersuchung und den Abbau des östlichen Theiles dieses großen Kohlenfeldes ist die Thätigkeit einer neuen, von der badischen Regierung concessionirten Actiengesellschaft, gerichtet. Nahe bei zwei Stunden oberhalb Offenburg,  $\frac{1}{2}$  Stunde unterhalb Gengenbach, erstreckt sich vom linken Gelände des Kinzigthals ein Seitenthal gegen Südwest, in welchem der Ort Berghaupten liegt. Die Berge welche dasselbe von beiden Seiten begrenzen, bestehen aus Gneiß, die Thaleinsenkung von Steinkohlengebirge ausgefüllt. Im obern Theil des Thals, vom Bergattel an, bis zum Abhang der ungefähr 4000 Fuß entfernten Anhöhe des Hochackers, geht das Kohlenlager unmittelbar zu Tage aus, während es weiter abwärts, bis zum Kinzigthal von Diluvialgebilden mehr oder weniger überdeckt zu sein scheint. Dort ist es durch den Bergbau seit einiger Zeit aufgeschlossen, während in dem untern Theile des Thals gründliche Untersuchungen noch nicht angestellt sind. Die Breite, in welcher das Kohlenlager das Thal bedeckt, beträgt an der Oberfläche gegen 800 Fuß. Man veranschlagt die Kohlenmasse, welche hier zu Tage gefördert werden wird, auf ungefähr 21,000,000 Centner. Bei der Nähe des Rheins, welcher durch die Eisenbahn von Kehl mit dem Fundorte verbunden ist, verspricht der ausgedehnte Betrieb dieser Kohlenwerke für die Schiffahrt von Wichtigkeit zu werden. Der Mittel- und Unterrhein wird mit Ruhr- und Saarkohlen reichlich versorgt. Dieselben bilden seit einigen Jahren einen Hauptartikel der Schiffsbewegung, und dienen den Schiffen als willkommenen Rückfracht. Ueberhaupt spielt die Steinkohle auf dem Rhein eine immer bedeutendere Rolle. An ihrem massenhaften Auftreten im Handel, kann man den erfreulichen Aufschwung der inländischen Fabrication nicht verkennen. Aber auch den Steinkohlentransport läuft die Schiffahrt zu verlieren Gefahr. So wünschenswerth der Ausbau der rheinischen Eisenbahnen ist, so wenig kann man sich verhehlen, daß die Schiffahrt unter der Concurrenz schwer zu leiden haben wird, welche ihr durch die Bahn von Ehrenbreitstein nach Wiesbaden und durch die links-rheinische Bahn, welche jetzt mehr denn je Aussicht auf Vollendung haben soll, bereitet werden wird. — In der Ermäßigung und Beseitigung der Rheinzölle scheint sie allein noch Schutz und Heil finden zu können.

### Die Fortschritte im Schiffbau.

Ueber diesen interessanten Gegenstand hielt Mr. Scott Russell in der mechanischen Section der britischen Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften zu Liverpool einen Vortrag, dem wir folgen des entnehmen:

„Die großen Verbesserungen der letzten 20 Jahre sind hauptsächlich in Bezug auf die Schnelligkeit gemacht worden. In diesem Zeitraum sind das Princip und die Mittel, durch welche Schnelligkeit zu erreichen, definitiv erkannt und unsere Gesellschaft hat einen großen Antheil an Feststellung dieses Princips gehabt, welches hauptsächlich die besondere Formation der Wasserlinien des Schiffes betrifft. Die alten Schiffe hatten einen runden, abgestumpften, entenbrustartigen Bug mit einem schrägen schmalen Spiegel. Endlich kam die Idee auf, ein Boot zu bauen, bei dem die Wasserlinien des Bug mit den Wogen der See selbst correspondirten, so daß dasselbe sanft und allmählig die Wassertheilchen trennt, welche dann dem in sie eindringenden Schiff eine ruhige leichte Durchfahrt gewähren, gleichviel ob das Schiff durch Dampf oder Segel vorwärts getrieben wird. So hemmt das Wasser die Fahrt nicht, weil sich nicht wie bei den alten stumpfen runden Fahrzeugen ein Wasserwall vor dem Bug aufhäuft. Es scheint jetzt allgemein in Europa und Amerika zugestanden zu sein, daß wenn ein Schiffbauer ein sehr ruhig und schnellgehendes Schiff construiren will, er dem Bug nicht eine runde convexe Linie, wie dieselbe früher im Gebrauch war, sondern eine schöne lange hohle Linie, wie man dieselbe jetzt bei allen neugebauten Schiffen sieht, geben müsse. Practische Männer sahen, daß sie, wenn sie ein schnellgehendes Schiff zu bauen beabsichtigten, nicht länger die convexe Wasserlinie anwenden dürften, sondern beim Bug mit einer hohlen Wasserlinie bauen müssen, und hierin besteht der große Umschwung, welcher während der letzten 20 Jahre stattgehabt hat. Wenn früher der breiteste Theil des Schiffes nur auf ein Drittel der ganzen Länge vom Bug entfernt war, so ist der breiteste Theil jetzt im Verhältnis von 2 zu 3 dem Spiegel näher als dem Bug, so daß die Gestalt des Schiffes unter dem Wasser fast umgekehrt worden ist. Oberhalb des Wassers kann das Schiff beinahe dasselbe bleiben; die beschriebenen Linien sind da, wo das Wasser geschnitten wird. Nach diesem Prin-



cip sind die amerikanischen Klipperschiffe und die englischen Schnellsegler gebaut, und es kann ohne Furcht vor Widerspruch hinzugefügt werden, daß jedes Schiff so gebaut werden muß, welches ca. 16 Seemeilen die Stunde machen soll. Nun ist aber überdies noch ein sehr wichtiges Princip entdeckt, nämlich die Wirkung der Länge des Schiffes. In meiner Lehrzeit war es Dogma, daß kein Dampfboot möglicherweise schneller gehen könne als 9 Statute-Miles die Stunde. Ich wurde in diesem Glauben geboren und erzogen. 9 Statute-Miles die Stunde war das Glaubensbekenntniß meines Lehrers in der Schiffbaukunst. Damals hatte man sehr kurze Schiffe und man versuchte, indem man ihnen ungeheuere Kraft gab, sie durchs Wasser zu treiben, mochten sie wollen oder nicht. Ich erinnere mich, daß ich bei der Probefahrt eines Schiffes war, aus dem man 50 Pferdekraft Dampfmaschinen genommen und dieselben durch Maschinen von 70 Pferdekraft ersetzt hatte. Es war eine sehr merkwürdige Thatsache, daß man durch die enorme Kraftvermehrung nur ca.  $\frac{1}{4}$  Knoten Schnelligkeit per Stunde gewann, weil das Schiff nicht lang genug war, um mit Hülfe von was auch immer für eine Kraft mit großer Schnelligkeit zu gehen; denn je stärker es durch das Wasser getrieben wurde, desto größer war der Widerstand des vor ihm aufgehäuften Wassers. Es ward jetzt das Princip festgestellt, daß wenn die Wassertheilchen dem Schiffe bei sehr schneller Fahrt Platz machen sollen, ihnen dazu mehr Zeit gegeben werden muß, obgleich dies den Worten nach als Widerspruch erscheinen mag. Man entdeckte, daß es leichter sei, ein Schiff mit verlängertem Rumpf durch das Wasser mit großer Schnelligkeit zu treiben als die früher construirten kurzen Schiffe. Dies wurde in einen regulären Lehrtzsaß gebracht und das Resultat ist, daß 24 Fuß Länge der Eintrittslinien des Schiffes 8 Miles Fahrt pr. Stunde geben; um 16 Miles per Stunde zu geben, müssen die Eintrittslinien ca. 96 Fuß lang sein; um 24 Miles per Stunde zu erzielen, müßte der Eintritt 216 Fuß lang sein, so daß man nicht erwarten kann 24 Miles per Stunde zu erreichen, bis man sich entschließt, Schiffe von ca. 400 Fuß Länge zu bauen. Nach allen Experimenten, welche ich selbst gemacht habe und habe machen sehen, sind diese Thatsachen unzweifelhaft.

Die Klipperschiffe und die Schnelldampfer haben ihre Buglinien verlängert bis sie für die zu machende Schnelligkeit die nöthige Länge erreicht haben, und wenn die Anwesenden irgend ein Fahrzeug betrachten, welches für eine Schnelligkeit von 16 Miles per Stunde bekannt ist, so werden sie dies Factum für begründet halten. In der That glaube ich nicht, daß es ein Schiff gibt kürzer als 180 Fuß, welches 16 Miles per Stunde machen kann, und wenn irgend solch ein Fahrzeug gezwungen wird, mehr als 16 Miles zu gehen, so ist dies ein vollkommen verkehrter Kraftaufwand. Man kann daraus sehen, weshalb ein so großes Schiff wie der „Himalaya“ eine so große Schnelligkeit entwickelt. Der „Himalaya“ hat eine Länge von 350 Fuß und muß also von allen Handelschiffen, welche bis jetzt gebaut sind, die größte Schnelligkeit bei dem kleinsten Kraftaufwande haben. Wenn man in ähnlicher Weise die großen jetzt gebauten Klipperschiffe von 2000 bis 3000 Tons betrachtet, so wird man finden, daß das obige Princip befolgt und daß ihr Bug bis zu einer großen Länge ausgedehnt ist. Aber was ist weiter geschehen? Die Eigenthümer der Klipperschiffe fanden, daß, wenn sie den Bug länger und die Linien höher machten, sie die Segel und Sparren verkleinern und doch die Schnelligkeit erhalten konnten, indem sie sahen, daß die Schiffe jetzt im Wasser thun können, was keine Kraft mittelst der Segel allein bewerkstelligen kann. Gleich jeder Wahrheit ist auch die richtige Form eines Schiffes vor langer Zeit aufgefunden und wieder verloren worden. Das alte Londoner Fährboot war so vollkommen nach den von mir beschriebenen Linien constructirt, als wenn es mathematisch danach gebaut wäre. In Indien werden die Boote genau nach dieser Form gebaut und sie sind im Allgemeinen die schnellsten Boote von der Welt. Die türckischen Saits haben dieselbe Form und sind sehr schöne Fahrzeuge. In Spanien war man nach und nach zu einer nicht sehr abweichenden Form gekommen, und während des ganzen letzten Krieges waren die spanischen Schiffe die besten. Die Schmuggler, deren Kopf von der Schnelligkeit ihrer Schiffe abhing, fanden schnell die beste Form heraus, und einige der schönsten Schiffe, welche jemals in unserm Besitz auf diesem Wege kamen, waren in dieser Form gebaut. Die Amerikaner haben bei den Dampfern sehr früh ein Experiment dieser Art gemacht. Sie verlängerten ihre Dampfer in sehr früher Zeit und bauen sie jetzt im Allgemeinen nach diesem Plan und mit den hohlen Linien. Sie haben hierin Wunder gethan und ich glaube, daß in England ebenfalls Wunder gethan sind. Es ist nicht leicht hölzerner Schiffe noch länger zu machen, weil man nicht so langes Bauholz bekommen kann und es unmöglich ist, es stark genug im Verband zu machen, aber ich glaube, daß Professor Fairbairn das Mittel gefunden hat, Eisen so zu verbinden, um seine Stärke dem soliden Metall gleich zu machen.

### Amerikanische Verordnung über Passagierbeförderung in Kauffahrtschiffen.

Der Staatssecretär des Schazes der Vereinigten Staaten hat eine, zufolge Bekanntmachung der Handelskammer dem Senate dieser freien Stadt am 19. I. Mts. officiell mitgetheilte Zusammenstellung der dortseitigen gesetzlichen

Bestimmungen über Auswandererbeförderung veröffentlicht, und deren strenge Handhabung den betreffenden Beamten eingeschärft. Von besonderer Wichtigkeit ist in diesem Aktinstücke eine nunmehr amtlich ausgesprochene Ansicht, wie die Vorschriften über das Verhältniß der Passagiere zu der Größe des Schiffes auszuliegen seien. Bekanntlich werden bei der Bestimmung, daß für jeden Reisenden ein gewisser, verschieden bestimmter Raum unbehinderter Deckoberfläche vorhanden sein muß, die eigentlichen Kajüte-Passagiere nicht eingerechnet. Nach der Praxis fand eine solche Einrechnung auch nicht statt bei den auf dem Oberdecke in s. g. Güten (Steerage, auch wohl zweite Kajüte genannt) untergebrachten Passagieren. Diese Praxis wird nun von dem Schazsecretär reprobiert. Der Wortlaut des Ausschreibens ist in dieser Beziehung folgender:

„Kein amerikanisches oder fremdes Schiff darf zwischen den Vereinigten Staaten und einem fremden Lande eine größere Anzahl von Passagieren befördern, als das nachstehende Verhältniß zu dem von denselben einzunehmenden, für ihre Bedürfnisse vorgerichteten, und durch keine anderen Güter, als ihre eigene Reisebagage behinderten Raume ergibt; nämlich: im Zwischendeck 1 Passagier auf je 14 [] Fuß unbehinderter Deckoberfläche — auf dem Orlopedeck, wenn daselbst überhaupt Reisende zugelassen sind, 1 Passagier auf je 30 [] Fuß solcher freien Deckfläche. Wo die Höhe oder der Zwischenraum zwischen den Decken weniger als 6 Fuß und nicht weniger als 5 Fuß beträgt, müssen 16 [] Fuß — und wo die Höhe von 5 Fuß nicht vorhanden ist, 22 [] Fuß für jeden Passagier freigelassen werden.“

„Es ist die Frage aufgeworfen worden, ob diese Bestimmungen“ (welche sich auf die Congressacte vom 22. Febr. 1847 sect. 1 und resp. 17. Mai 1848 sect. 8 gründen, und deren Wortlaut wir in der Note \*) folgen lassen) „Anwendung leiden auf Passagiere, welche an Bord auf dem Oberdecke untergebracht sind. Das Schazamt ist der Ansicht, daß die Fassung der Acte deutlich die ganze Zahl der Passagiere (mit alleiniger Ausnahme der Kajüte-Passagiere), welche an Bord eines Schiffes transportirt werden darf, nach Verschiedenheit der Fälle für je eine Person auf 14, 30, 16 oder 22 [] Fuß unbehinderten Raumes des Zwischendeckes oder Orlopedeckes beschränkt, und daß jede Ueberschreitung dieser Zahl, mögen die Passagiere auf dem Oberdecke oder wo sonst (wenn nicht in der eigentlichen Kajüte) untergebracht sein, die gesetzliche Strafe nach sich ziehe.“

Wie wir vernehmen, ist bereits versucht worden, ein Schiff wegen Nichtbeachtung der Vorschrift in dem von dem Schazamte derselben unterlegten Sinne zur Strafe zu ziehen, die Sache jedoch nicht weiter verfolgt worden, weil das Fahrzeug vor Bekanntwerden des Circulaires von Europa gesegelt war. Eine richterliche Entscheidung, ob die Auslegung der Administrativbehörde die richtige ist, wird daher voraussichtlich noch länger auf sich warten lassen.

Es stellt sich übrigens durch diese Auslegung das sonderbare Verhältniß heraus, daß die Schiffsdignar mit Gewalt darauf hingewiesen werden, die der Gesundheit der Passagiere so schädlichen Orlopedecken herzustellen, und zwar in einem Augenblicke, wo ein Gesekentwurf der Welt vorliegt und im nächsten Congresse zur Berathung kommen soll, der diese Orlopedecken als etwas den Passagieren sehr Schädliches brandmarkt, und solche ganz zu verbieten vorschlägt.

### Oesterreichische Bank.

In den Aufsätzen, welche wir über das österreichische National-Anleihen gegeben, haben wir bei aller Anerkennung der Großartigkeit dieser Maßregel doch in Worte stellen müssen, daß dieselbe zur Regulirung der Valuta-Verhältnisse dienen könne, wenn nicht erst noch ein Silberanleihen abgeschlossen würde. Wir begründeten unsere Ansicht darauf, daß die Umlaufmittel nicht vermindert werden können, wenn die Einzahlung auf das Anleihen möglich bleiben soll, und daß, wenn die Papier-Umlaufmittel nicht vermindert werden, deren Entwerthung nur durch Herbeischaffung eines entsprechenden Baarfonds zu beseitigen ist.

Der neueste Bankbericht verglichen mit dem vorhergehenden bestätigt vollkommen unsere Ansicht. Es war

	Baarbestand	Banknoten- und Staatspapier-Umlauf ohne Einlösung	Vorschuß auf Staatspapiere
Ende August . . .	44,252,058	197,110,646	39,001,552
September . . .	44,431,693	207,731,933	61,212,307
mehr . . .	179,635	10,621,287	22,210,755

\*) Act to regulate the carriage of passengers in merchant vessels. Febr. 22, 1847 sec. 1. — „if the master of any vessel — shall take on board such vessel — a greater number of passengers than in the following proportion to the space occupied by them and appropriated for their use, and unoccupied by stores or other goods, not being the personal luggage of such passengers, that is to say, on the lower deck or platform one passenger for every 14 clear superficial feet of deck — and on the orlop deck (if any) one passenger for every 30 such superficial feet in all cases etc.“ —

Act to provide for the ventilation of passenger ships etc., May 17, 1848 — sec. 8. — enacted, that the first section of the act, approved February 22, 1847, be so amended, that when the height or distance between the decks of the vessels shall be less than six feet and not less than five feet, there shall be allowed to each passenger 16 clear superficial feet on the deck, instead of 14 — and if the height or distance between the decks shall be less than five feet, there shall be allowed to each passenger 22 clear superficial feet on the deck etc.“



Es hat daher der Baarbestand beinahe gar nicht, die Noten-Emission und der Vorschuß auf Staatspapiere aber um eine Summe zugenommen, welche den Betrag der Einzahlung auf das Staatsanleihen übertrifft.

Außer obiger Vermehrung des Banknotenumlaufes hat noch eine andere stattgefunden, die nämlich zur Einlösung des Staatspapiergeldes, welche von 127,555,539 fl. auf 134,684,943 fl. gestiegen ist. Diese influirt zwar nicht auf den Papierumlauf, da dagegen ein gleicher Betrag Staatspapiergeld außer Cours gesetzt ist. Daß letzteres sämmtlich in Banknoten verwandelt wird, ist eine zum Voraus festgesetzte Maßregel, es ist jedoch in Betreff derselben zu bemerken, daß die Vermehrung der dafür ausgestellten Banknoten stattgefunden hat trotz der durch das Nationalanleihen à Conto des Staatspapiergeldes zugeflossenen 13,806,682 fl.

Wenn aber abgewogen werden will, inwiefern die Verbindlichkeiten des Staates, welche der Bank als Sicherheit für einen großen Theil ihrer Geldanlagen dienen, in Folge des Anleiheus verändert wurden, so kommen folgend\* Posten in Betracht:

	Ende August fl.	September fl.
Vorschuß auf Staatspapiere . . . . .	39,001,552	61,212,307
Fundirte Schuld des Staates . . . . .	64,410,011	64,154,380
Schwebende Schuld des Staates . . . . .	205,000,000	182,806,683
Reserve u. Pensionsfond in Staatspapieren	11,332,338	11,332,338
	319,743,901	319,505,708

Zu beiden Monaten haben wir die Summe des einzulösenden Staatspapiergeldes bei der schwebenden Schuld mit 150 Mill. fl. angenommen, da das nicht eingelöste nur zufällig noch aussteht.

Abgesehen hiervon hat sich also die Bank nur um ca. 237,000 fl. von der Beteiligung an der Staatsschuld emancipirt, während sie doch durch das Nationalanleihen und à Conto der Staatspapiergeldeinlösung 13,806,682 fl. Zahlung der Subscriptanten empfangen hat.

Uns scheint, daß niemals ein Bankbericht veröffentlicht wurde, der gleiches Unheil verkündet und wir fürchten, daß es noch nicht der schlimmste ist, denn die Bank hat ein lebhaftes Interesse, die ihr zufließenden Summen, anstatt zur Tilgung von Banknoten, zur Vermehrung ihrer zinsetragenden Ausleihen zu verwenden und es wird ihrer Verwaltung unschwer sein, der Regierung dies wie frühere Speculationen als Nothwendigkeit und Patriotismus hinzustellen.

## Die Postfreimarken.

(Aus Preußen.) In einer preussischen Provinzialstadt wurde im Briefkasten ein Brief gefunden, der an eine in Berlin wohnhafte Dame gerichtet und mit einer bereits gebrauchten Freimarkte versehen war. Die Adressatin, darüber vernommen, gab eine Dame als Absenderin an, die sich demnächst als solche bekannte, aber die Verwendung der Marke ihrerseits in Abrede stellte. Sie wollte dem zufällig in ihrer Behausung anwesenden Postboten den Brief nebst dem Betrage des Portos (1 Sgr.) gegeben und diesen gebeten haben, den Brief zur Post zu befördern, was derselbe auch zugesagt habe.

Der Postbote, der übrigens seitdem entlassen ist, leugnete einen solchen Auftrag nicht, bestritt aber die Identität des saisirten Briefes mit dem ihm zur Besorgung eingehändigten Briefe und leugnete ebenfalls die Verwendung der bereits gebrauchten Freimarkte.

Durch Resolut des Postamts ist die Dame auf Grund des Gesetzes über das Postwesen vom 5. Juni 1852 zu fünf Thaler Strafe und Nachbezahlung des defraudirten Portos verurtheilt, wogegen der Contravenientin entweder der Recurs an das Generalpostamt, oder der Antrag auf gerichtliche Untersuchung freisteht.

Gegen diese Entscheidung läßt sich nichts erinnern, indem das Postamt, den allgemeinen Regeln der Beweisheorie gemäß, den Beweis auferlegt, daß nicht sie, sondern ein Dritter die Contravention begangen habe, ein Beweis, den sie bis zu der, die Freisprechung bedingenden Evidenz nicht hat führen können.

Freilich findet sich in dieser Argumentation ein Sprung, den das Postamt, und alle in gleichem Falle befindlichen Behörden aber machen müssen, wenn sie überhaupt das Strafgesetz anwenden wollen, nämlich die sich von selbst versehende Annahme, daß der Absender so lange für den Contravenienten angesehen werde, bis er die Nichtschuld bewiesen habe.

Für eine bloße Contravention ließe sich eine solche Annahme und die darauf basirte Verurtheilung schon ertragen, obwohl es einem Beamten, sowie jedem Menschen von feinerem Ehrgefühl nicht gleichgültig sein kann, durch Resolut einer Behörde als Betrüger gestempelt zu werden. Denn Betrug ist und bleibt die Anwendung einer schon gebrauchten Freimarkte.

Schlimmer aber noch stellt sich die Sache, wenn die Vertilgung des Entwerthungszeichens der Freimarkte hinzugetreten ist, weil alsdann nach §. 35 des Gesetzes vom 5. Juni 1852 der Fall nach den allgemeinen Landesgesetzen bestraft werden soll, also eine Criminalstrafe mit allen ihren Folgen für bürgerliche Ehre

eintreten kann. Man wird dann vor den weiteren Consequenzen der Annahme, daß der Absender eo ipso als der Contravenient bis zum Beweise der Nichtschuld angesehen werden müsse, zurückschauern\*). Denn die Ehre, ja eine ganze Lebensstellung ist damit in die Hände jedes Uebelwollenden gegeben, und der Rache und Bosheit ist Thor und Thür geöffnet.

Jeder Bediente, der unfrancirte Briefe in den Kasten stecken soll, hat es in der Hand, seinen Herrn, gegen den solche Leute nur zu oft gereizt sind, zu ruiniren, indem er einem oder dem andern Briefe eine schon gebrauchte Freimarkte mit Vertilgung des Entwerthungszeichens aufdrückt, und ihn so in den Kasten schiebt. Comptoiristen würden Herren werden über die Ehre ihrer Principale, und der Rache eines Postsecretärs wäre gar nicht zu entgehen, wenn derselbe eine Bosheit durchsehen will.

Ein Schutz gegen die Bestrafung als Contravenient und Fälscher ist gar nicht möglich, da der Beweis einer Negative an sich kaum denkbar ist, in diesem Falle aber nie zu führen sein dürfte.

Das einzige Mittel wäre noch, daß sich Jedermann, der Briefe in den Postkasten steckt, einen Zeugen mitnimme, der die Adressen und das Datum der Absendung vermerkt.

Uns liegen die Gesetze aller Länder, die den Postmarktenverkehr bei sich eingeführt haben, nicht vor, es dürfte indessen interessant sein, dieselben mit einander zu vergleichen.

Zu den ersten Ansprüchen aber, die ein Staatsbürger an den Staat macht, gehört unzweifelhaft der Schutz des Vermögens und der Ehre, und Gesetze welche beide in Frage stellen, und diesen Schutz gewissermaßen aufheben, scheinen uns unangemessen. Wenn eine schon gebrauchte Freimarkte angewendet ist, so scheint uns keine weitere Folge gerechtfertigt zu sein, als die, welche als selbstverständlich angenommen wird, wenn eine zu niedrige Freimarkte auf den Brief geklebt wurde, nämlich die einfache Nachzahlung dessen, was der Staat zu fordern hat. Ein nicht rite frankirter Brief ist eben nicht frantirt, das ist alles und dies reicht auch vollkommen aus. Der Einwand, daß damit eine Erschwerung des Dienstes einträte, ist an sich hinfällig, da an die Bequemlichkeit des Beamten nicht so wichtige Folgen für das Publicum geknüpft werden dürfen; es ist ein solcher Einwand aber auch in specie ganz unhaltbar, da ja jede Freimarkte doch geprüft und die Uebereinstimmung ihres Betrages mit dem für die Entfernung erforderlichen Portosatz verglichen werden muß. Will man consequent sein, so müßte auch die Anwendung einer zu niedrigen Marke Strafe nach sich ziehen, da in diesem Falle ebenfalls eine Täuschung der Behörde versucht sein könnte. Jedenfalls glauben wir, daß die Einziehung des vierfachen Portos von dem Adressaten, oder falls dieser, unter solchem Verfahren, die Annahme verweigern sollte, die Einziehung von dem Absender ausreichen würde, um einem Versuche, das Postinteresse zu umgehen, wirksam entgegen zu treten, ein Versuch, der gewiß so selten vorkommt, daß er überhaupt kaum eine Beachtung verdient, jedenfalls aber nicht so tiefgreifende Repressivmaßregel rechtfertigt. Wenn so viele schlechte Handlungen, ja Verügereien unbestraft bleiben müssen, weil sie so schlaue angelegt werden, daß ihnen das Criminalgericht nicht beikommen kann, wenn die Strafen des Banquerotts, der oft so viele Menschen unglücklich macht, bloß auf Kaufleute eingeschränkt wurde, wenn in der Criminalgesetzgebung immer klarer geworden ist, daß sich die Moral durch Strafen eben so wenig heben lasse, als die Religion, so wird sich auch über die Bedenken derer hinwegkommen lassen, die sich darüber nicht beruhigen können, daß eine an sich schlechte Handlung nicht mit Strafe oder gar entehrender Strafe bedroht werden solle. Auch hier und jetzt wird der Prätor die minima übersehen können, ja er wird dies müssen, wenn er nicht durch zu viel Rechtsstimm mit Hilfe von juristischen Präsumtionen und Fiktionen ungerecht werden will.

## Handelsbericht.

Bremen, den 25. Octbr. Im Verlaufe der letzten acht Tage kamen 73 Schiffe an, während 39 Schiffe (nach Ostfriesland, Hamburg, Altona, Rostock, Königsberg, Amsterdam, Bergen, Christiania, engl. Häfen, Newyork, Neworleans, Portorico, Ukyab) abgingen.

Der Haupt-Import war:

Von Bahia: 1332 Pack. Tabak, 1043 Säcke Zucker.

" Jamaica: 43 Piep. Rum, 351 Säcke Piment, 4 Ball. Arrowroot, 9 Säcke Wolle, 9 Säcke Drangenschalen, 1750 St. Cocusnüsse, 110 Häute, 110 Stücke Cedern-, 102 Bl. Mahagoni-, 1 Bl. Violinen-, 80,000 K Bohnen-, 30,000 K Gelbholz.

" Portorico: 80 Brrl. Caffee, 1773 Pck. Tabak.

" Cuba; 10 Brrl. Henig, 36 Puncheons Rum, 133 Fff., 2173 Kst. Zucker.

" Guayama: 1773 Pck. Tabak, 80 Brrl. Caffee.

" Baltimore: 305 Fff. Maryland, 300 Fff. Virginy Tabak.

\*) Wir denken, die Preussischen Gerichte sind von jeder Beweisheorie entbunden und müssen freisprechen, so lange noch ein Zweifel an der Schuld des Angeklagten übrig bleibt.



Von Newyork: 284 Fff., 637 Bl. 70 Kf., 89 Ser. Tabak, 23 Fff. Stengel  
 262 Pk. Baumwolle, 29 Fff. Syran, 558,000 B Blauholz, 509  
 St. Palmholz, 2640 Brtl. Harz, 121 Bl. Mahagoniholz, 11 Kf.  
 Cigarren, 3 Fff. Balsam Copaivan, 7 Brtl. Mehl.  
 " Malaga: 30 Piep. Wein, 350 Fff., 150 Kf. Rosinen, 120 Matten, 450  
 Kb. Feigen, 11<sup>2</sup>/<sub>4</sub>, 17<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Piep. Del, 10<sup>1</sup>/<sub>4</sub>, 100<sup>2</sup>/<sub>4</sub>, 50<sup>4</sup>/<sub>4</sub> Kist. Citronen.  
 Die Affecuranz-Prämien sind jetzt notirt:

Nach und von Bremen:	gehend %	Kommend %	
Hamburg, Nieder-Elbe.....	1	1	
Westküste von Sütlund und Schleswig.	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
Sahde und Ostfriesland.....	1	1	
Holland, Belgien.....	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
Ostküste Engl. u. Schottl. bis Peterhead	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> & 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
London & Hull, pr. Dampfschiff.....	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
Westküste Englands, Irland.....	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> & 4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
Englische und franz. Canal-Häfen.....	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> & 4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
Bay von Biscaya.....	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
Portugal und Spanien bis Gibraltar.	2	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
Mitteländisches Meer bis Neapel....	2	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
Adriatisches Meer.....	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
Alexandrien, Smirna, griech. Archipel.	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
Constantinopel.....	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	3	
Schwarzes Meer, Afowsche Meer.....	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> & 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> & 4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	
Göthenburg, Sundhäfen, Ost. von Sütl.	2	2	
Ostsee, Lübeck bis Stettin.....	2 & 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 & 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
Ostsee, Danzig bis Memel.....	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> & 3	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> & 3	
Stockholm..... b. 23. Octbr.	4	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	b. 1. Nov.
Russische Häfen.....	—	—	
Norwegen bis Bergen incl.....	2	2	
Norwegen, von Bergen bis Hammerfest	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> & 3	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> & 3	
Archangel.....	—	—	
Grönland, hin und zurück.....	—	—	
Davis-Strasse desgl.....	—	—	
Nordamerica, atlant. Häfen b. 1. Nov.	2	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	b. 15. Oct.
Quebec.....	—	—	
Newyork pr. Dampfschiff.....	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> à 1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> & 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
St. Thomas, Portorico.... b. 1. Nov.	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	b. 1. Oct.
Hanti, Jamaica, Manzanilla, Santiago	2	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	do.
Sibara..... b. 1. Nov.	—	—	do.
Havana, Trinidad..... do.	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	do.
Neworleans, Mobile..... do.	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	do.
Galveston..... do.	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	do.
Tampico..... do.	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	do.
Vera Cruz, Yucatan..... do.	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	3	do.
St. Martha..... do.	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	do.
LaGuayra, Porto Cabello, Maracaibo do.	2	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	do.
Ciudad Bolivar..... do.	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	do.
Brasilien..... do.	2	3	
La Plata Strom..... do.	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
Westküste von Africa..... do.	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	3	
Capstadt, Algoa Bay..... do.	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> & 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 & 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
Westk. v. Südamer. bis Lima..... do.	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> à 2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	3 à 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	
Westküste von Mexico..... do.	3	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
Californien..... do.	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> & 5	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> & 5	
Ostindien, engl. u. holl. Westk., Adelaide.	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3	
China, Manila..... do.	3	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
Port. u. span. Flagge 1/2 % höher.			

Frei von Kriegsmoeste.

Wechsel-Course:

Hamburg, 300 Mark Bro.....	K. S. 138 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	2 Mt. 137
Amsterdam, 250 fl. Cour.....	K. S. 130
	2 Mt. 129
London.....	K. S. 611
	2 Mt. 606

Disconto der Discoutokasse 5 %.  
 Preuß. Court. 107<sup>7</sup>/<sub>8</sub> und 108<sup>1</sup>/<sub>4</sub>

In der verfloffenen Woche wurden von nordamerikanischen Ta-  
 baken 50 Fff. Ohio, couleurig und gelb, 124 Fff. Kentucky, ord. bis mittel,  
 verkauft und 50 Fff. Maryland durchgeführt. Ferner in Auction: 7 Fff. Virginy  
 Tabak, Durchschnitt 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> K, 30 Fff. Kentucky Tabak, Durchschnitt 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> K verkauft.  
 Lager 1209 Fff. Maryland, 1138 Fff. Virginy, 3615 Fff. Kentucky, 1832 Fff.

Stengel. Die in westindischen und südamerikanischen Tabaken ge-  
 machten Umsätze bestanden aus: 66 Ser. Havana (Cab.), fein mittel, mittel Deck-  
 blatt und Einlage, 160 Ser. Domingo, 95 Kf. Seedleaf, 193 Pk. Portorico  
 in Blättern, gut mittel und mittel Schneidegut, 98 Pk. Columbia in Blättern  
 und 55 Pk. Esmeralda. Borräthe erster Hand bestehen in ca. 2250 Ser. Ha-  
 vana (Cab.), ca. 6050 Ser. Cuba, ca. 6875 Ser. Domingo, ca. 650 Kf. Seed-  
 leaf, ca. 10975 Pk. Portorico in Blättern, ca. 800 Körbe Varias in Rollen,  
 ca. 2125 Körbe Varias in Blättern, ca. 1775 Pk. Columbia in Blättern,  
 ca. 9200 Pk. Brasil in Blättern, ca. 300 Kf. Florida. — Caffee blieb still,  
 doch fest im Werthe behauptet; außer 200 Bl. Bahia à 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> K aus erster Hand,  
 wurden noch einige kleine Parthien aus zweiter Hand genommen. Die Auswahl  
 ist sehr beschränkt, zumal in farbigen Sorten. — Von rohem Zucker wurden  
 245 Kf. weißer Havana auf Lieferung, 133 Fff. Cuba Muscovaden verkauft.  
 Raffinirter. Wegen anhaltenden Mangels an Borrath kamen nur ca. 2000  
 Brode Melis zum Abschluß. — Baumwolle gefragt und höher bezahlt.  
 Verkauft wurden: 1361 Pk. nordamerikanische. — Reis. Die Frage für den  
 Versand und auf Meinung war in der verfloffenen Woche wieder sehr belebt  
 und sind die Preise, bei bedeutenden Umsätzen, aufs Neue ca. 1/4 \$ gesteigert.  
 Der Umsatz bestand aus 12,000 Säcke div. polirter ostindischer und 50 Fff.  
 Caroliner. — Thee. 33<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kist. Pecco, 153<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Kist. Pouchong und 44<sup>1</sup>/<sub>8</sub> Kist.  
 Hayfankin sind verkauft. — Färbewaren fest und ist Laguna und  
 Domingo Blauholz höher bezahlt. Verkauft sind: 180 m. B Laguna Blau-  
 30 m. B Jamaica Gelb-, 20 m. B Cuba Gelb- und außerdem auf Lieferung 200 m. B  
 Domingo Blauholz. Angebrachte 540 m. B Domingo Blau- pr. von Stein  
 und 80 m. B Jamaica Blau- pr. Adela waren vor Ankunft geschlossen. — Ge-  
 würze. Die von Jamaica angebrachten 351 Säcke Piment waren bereits früher  
 auf Lieferung gekauft. Pfeffer fest. — Früchte. In unveränderten Preisen  
 wurden von Corinthen und Smyrnaer Rosinen nur Kleinigkeiten gekauft. —  
 Wachs, Westind. Durch den Abschluß von 7500 B ist die erste Hand geräumt.  
 — Drogen. 30 Kist. und Fff. Gummi Damar und 15 Fff. Asphalt sind  
 verkauft. — Harz fest und waren von den in dieser Woche zugeführten Par-  
 thien 1795 Fff. vor Ankunft begeben. — Seeringe. 80 Tonn. aller Gattungen  
 gingen aus dem Markt und wurden Emden und Holländische gänzlich geräumt.  
 Zugesührt 100 Tonn. Schottische und 40 Tonn. Bremer. — Theer und Pech  
 nur für den Bedarf zu etwas ermäßigten Preisen gekauft. — Cedernholz,  
 Cuba. 110 Blöcke von Jamaica angebracht, wurden sofort verkauft. — Ma-  
 hagoniholz. Die zu Anfang dieser Woche Statt gefundene Auction war  
 von vielen Käufern aus dem Inlande besucht, welche die durchschnittlich sehr  
 gute Qualität preiswürdig an sich brachten. — Palmholz. Unser Lager von  
 435 Bl. von Newyork angebracht, wurde zum Versand genommen. — Pock-  
 holz. Ein kleiner Posten von 13 m. B gutes Holz wurde verkauft. Lager  
 40 m. B. — Wallroßhäne. 48 St. kamen zum Abschluß, sowie 500 Stück  
 Bambusstöcke. — Pottasche. Zu erwartende 150 Fässer. Amerikanische  
 Petrasche wurden zu ermäßigtem Preise gekauft. Ebenfalls vom Lager  
 25 Fässer Amerikanische Steinsche. Peteraburger ohne Frage. — Fett-  
 waren. Von Newyork bezahlten Preise auf Lieferung gekauft wurden. Eben-  
 falls kaufte man 100 Tonnen Norweger blanken auf Lieferung und 80 Tonnen  
 Grönland. hier am Plage. Von Delen fand Palmöl Beachtung, auch Veinöl  
 wurde theilweise höher bezahlt, so wie was von Baumöl zu letzten Preisen zu  
 haben war, gern genommen wurde. Amerik. Schmalz wurde aus zweiter Hand  
 mit gesteigertem Preise gekauft. Die Umsätze bestanden in 50 m. B Palm-  
 90 m. B Baumöl und ca. 100 Fff. Schmalz. — Getreide. Weizen bei klei-  
 ner Anfuhr für den Platzbedarf 10 \$ höher bezahlt. Roggen erfuhr eine neue  
 Steigerung von 15 \$ per Last, wozu ca. 100 Last umgingen, da nur das Noth-  
 wendigste gekauft wurde und die Angebote immer seltener werden. Gerste reich-  
 lich 5 \$ höher. Die Anfuhren entsprechen nicht dem Bedarfe für den Platz-  
 consumo. Hafer ebenfalls höher und 5 bis 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> \$ theurer bezahlt. Zufuhren  
 treffen nur sehr spätlich ein. Bohnen und Erbsen fest.

Schiffsexpeditionen.

Nach San Francisco: (Via Valparaiso), Helvetien, Capt. Boyfen, im Laufe  
 des nächsten Monats.  
 " Havana: Elise & Charlotte, Capt. S. S. Kortlang, Anfang Novbr.  
 " " Bertha, Capt. D. Klamp, Mitte Novbr.  
 " Newyork, Wellington, Capt. Barlow, am 1. Novbr.  
 " Galveston: Texas, Capt. C. Lohmann, am 1. Novbr.  
 " Baltimore: Johanne, Capt. Didejans, prompt.

Bermischte Notizen.

— Die Dampfschiffahrtsgesellschaft des österreichischen Lloyd in Triest hat  
 im Jahre 1853 einen Aufschwung genommen, größer als je zuvor. Die Flotte  
 wurde um nicht weniger als 13 Dampfer von 6,200 Tonnen und 1920 Pferde-  
 kraft vermehrt. Im Vergleich mit dem Vorjahre war



1853 1852

Zahl der Dampfer .....	47	34
ihr Tonnengehalt .....	23,665	16,095
ihre Pferdekraft .....	7,990	5,690
Zahl der Reisen .....	1,465	1,240
zurückgelegte Meilen .....	776,415	580,880
beförderte Passagiere .....	331,688	239,563
Gewicht der beförderten Güter .....	Str. 1,017,618	451,218
Werth der Geldsendungen .....	fl. 59,525,125	53,609,980
Brutto-Einnahmen .....	" 3,624,165	2,884,357
Reingewinn .....	" 410,000	345,000

Im 2. Semester von 1853 hat der Lloyd die Fahrten auf dem Po für eigene Rechnung übernommen.

— Die Befreiung von den Schiffsfahrtsgebühren, welche in Frankreich für alle Ladungen von Getreide, Mehl, Reis, Kartoffel und trockene Gemüse bis Ende December bewilligt war, ist bis Ende Juli 1855 verlängert worden.

— Berlin. Von dem Handelsminister ist nachstehende Verfügung an sämtliche Handelskammern mit den dazu gehörigen Anlagen erlassen worden: „Nachdem die von den Handelsvorständen erforderlichen Gutachten in der überwiegenden Mehrzahl sich für eine Erleichterung des Verkehrs inländischer Rattendruckereien, dadurch daß ihnen die zollfreie Einfuhr unbedruckter baumwollener Messel unter dem Beding der Wiederausfuhr in bedrucktem Zustand gewährt werden möge, ausgesprochen haben, wird unter den erforderlichen Controlmaßregeln und gegen Entrichtung des Durchgangszolles jedem inländischen Druckereibesitzer, welcher darum nachsucht, die obige Erleichterung gewährt werden.“

Von dem Finanzminister ist in Betreff der Besteuerung der Syrupfabrikation aus Runkelrüben eine Circularverfügung erlassen worden: „Ew. u. erwidere ich auf den Bericht vom 9. d., daß wenn auch der Kaufmann N. in N. den Zuckersaft aus Runkelrüben nur bis zur Syrupconsistenz einkocht, und nicht weiter auf festen Zucker verarbeitet, er doch nicht von der Verbindlichkeit befreit wird, die angeordnete Rübenzuckersteuer zu entrichten. Alle zur Zuckerbereitung bestimmten Rüben unterliegen dieser Steuer, und es kommt nicht darauf an, ob der gewonnene Zucker in flüssigem oder festen Zucker dargestellt wird.“

— Die Münchener Industrieausstellung hat mit  
287 großen Denkmünzen,  
1036 Ehrenmünzen,  
1628 belobenden Erwähnungen,

also mit 2950 Auszeichnungen im Ganzen geschlossen.

Da die Zahl der Aussteller nach Abzug von den mehrfachen Aufzählungen und der im Catalog eingetragenen, aber nicht angekommenen Sendungen kaum 6000 beträgt, so ist nahezu die Hälfte mit Auszeichnungen bedacht worden. Es ist klar, daß hierdurch alle Auszeichnungen keinen Werth haben, und deren Eächerlichkeit zu beweisen, kann allein als Zweck der Freigebigkeit betrachtet werden.

— In der unter dem Vorsteher S. K. G. des Prinzen von Preußen kürzlich stattgefundenen Generalversammlung der „gemeinnützigen Baugesellschaft“ zu Berlin wurde mitgetheilt, daß diese 165,000 Thlr. Grundbesitz und für 157,700 Thlr. Actien an den Mann gebracht hat. Die Häuser der Gesellschaft kosteten und der Miethertrag ist:

					Zusammen	
I. Gruppe: Kosten .....	8900	8900	16800	22700	56000	—
Miethertrag	526	517	794	1444	3281	= 5 <sup>9</sup> %
II. Gruppe: Kosten .....	7670	4000	4100	13000	28670	—
Miethertrag	479	241	252	780	1752	= 6 <sup>2</sup> "
III. Gruppe: Kosten .....	8200	8000	7800	—	24000	—
Miethertrag	504	470	463	—	1463	= 6 <sup>1</sup> "
IV. Gruppe: Kosten .....	10100	17200	2534	—	29843	—
Miethertrag	606	1048	115	—	1772	= 5 <sup>0</sup> "
V. Gruppe: 6 Cottages.	—	—	—	—	16000	nicht angegeben
VI. Gruppe: 1 Haus, Kosten	—	—	—	—	15240	—
Miethertrag	—	—	—	—	1026	= 6 <sup>7</sup> "

Die Bewohner sind:

	Wohnung.	Werktätt.	Männer	Frauen	Kinder	Dienstboten	Zusammen
I.	51	9	42	41	113	19	215
II.	29	—	29	28	52	18	127
III.	24	1	27	27	69	28	157
IV.	32	7	34	33	93	21	191
V.	?	?	12	14	26	—	52
VI.	12	2	10	12	27	21	70

Zusammen 812

Die Einnahmen der Gesellschaft von 1847—53 waren 326,383  $\mathcal{F}$  (worunter ca. 23,000  $\mathcal{F}$  Geschenke), die Ausgaben 291,279  $\mathcal{F}$ , die gegenwärtigen Activa sind 200,056  $\mathcal{F}$ , die Passiva, einschließlich des Actiencapitalcs, 190,349  $\mathcal{F}$ .

— Das preuß. Handelsministerium macht bekannt, daß man auf den preussischen Posten und bei dem preussischen Consulat in Newyork Summen bis zu 50 Thlr. einzahlen kann, welche an die auf einem Adresszettel bezeichneten Personen in den Vereinigten Staaten oder wenn in Amerika einbezahlt, in Preußen ausbezahlt werden sollen. Die Gebühr ist 1 Sgr. pr. Thlr. ausschließlich der Spesen, welche von dem Consulat in Newyork von und nach entfernteren amerikanischen Orten erwachsen mögen.

## Nachricht.

### Der Sundzoll.

Die Bewegung der deutschen Presse und des preussischen Handelslandes in der Sundzollfrage ist im Zunehmen; alle bedeutenderen Handelsplätze haben Petitionen an das Ministerium vorbereitet und sehr bestimmte Aeußerungen des Chefs des Handelsministeriums in Berlin berechtigen zu der, an sich sehr natürlichen, Annahme, daß das preussische Cabinet ernstlich bedacht ist, die Interessen des Handels in dieser inhaltsreichen Frage gewichtig zu vertreten. Nur die Kreuzzeitung, deren Principien bekanntlich aller öffentlichen Moral widerstreiten, hat sich zum Beschützer des Sundzolls aufgeworfen. Ein solches Protectorat kann nur anregen, neue Materialien zur Beurtheilung der Sache zusammenzustellen und diese gibt die officiellste Quelle: die dänische Staatsrechnung für das Finanzjahr vom 1. April 1853 bis zum letzten März 1854. Es wird durch dies Document, welches im vorigen Monate dem dänischen Reichsrathe vorgelegt worden, bestätigt, daß die Zahlen über den jährlichen Ertrag des Sundzolls und der Nebenabgaben in den früheren Artikeln dieses Blattes zu niedrig gegriffen sind. Der Tribut ist höher, als sich nach Wahrscheinlichkeit berechnen ließ. In Uebereinstimmung mit dem Budget ist dort für 1853/54 angegeben:

1) der Waarenzoll im Sund und den Belten zu .....	2,081,000 Thlr.
2) die Nebenabgaben .....	318,350 "
3) auf Zunahme durch den wachsenden Verkehr sind calculirt	130,000 "
	2,529,350 Thlr.
	oder in runden Summen: 2,530,000 "
1) In der Wirklichkeit aber hat der Waarenzoll eingetragen	2,265,912 "
2) die Nebenabgaben .....	344,644 "

Im Ganzen: 2,610,556 Thlr.

Der Zoll ist demnach nicht um 130,000 Thlr. über das Budget gestiegen, sondern um 211,206 Thlr., wovon auf den Zoll für die Waare 184,912 Thlr. fallen, auf die Nebenabgaben 26,294 Thlr. Dennoch nimmt die Staatsrechnung keinen Anstand, von einer Unterbalance zu sprechen, weil die Verwaltungskosten 32,500 Thlr. mehr betragen haben, als die Nebenabgaben; erstere beliefen sich auf 377,170 Thlr., letztere, wie angeführt, auf 344,644 Thlr. Fährgelder und Lootsengeld kommen in der Staatsrechnung begreiflicher Weise nicht vor, weil sie an die patentirten Fährlente und Lootsen zu bezahlen sind, dasselbe gilt von den Spesen für die Clarirungshäuser in Helsingör und vom Porto. Alles dies beträgt jährlich, gering angeschlagen, 500,00 Thlr., und die Last des Sundzolls für Handel und Schifffahrt hat sich also im Jahre 1853/54 gesteigert auf 3,110,556 Thlr., dennoch berechnet das Finanzministerium die erwähnte Unterbalance; im Gefühl der unbedingten Sicherheit, daß mit Zustimmung aller handeltreibenden Nationen der Welt der Waarenzoll, möge solcher auch noch so hoch steigen, unbestritten rein in die dänische Kasse fließen muß, die Nebenabgaben aber so viel einbringen müßten, daß Dänemark die Erhebung jener Reineinnahme auch keinen Heller koste. — Die Unverschämtheit läßt sich nicht wohl weiter treiben. — Nur durch die Art und Weise der Entstehung der angeblichen Unterbalance wird solche noch übertroffen. Nicht etwa eine Verbesserung der Leuchtfeuer und anderer Anstalten zum Schutze der Schifffahrt hat die Mehrkosten veranlaßt, sondern die alles Maß bereits überschreitenden Saläre der Zollbeamten sind noch um 11,000 Thlr. erhöht worden, und für die Wachtschiffe im Sund und großen Belt, die den Schiffer, der widerstreben möchte, mit scharfen Schüssen zum Anlegen zwingen, sind 24,000  $\mathcal{F}$  verwendet!

Zu den vielen Beschwerden über das Fortbestehen des Sundzolls, ist überdem eine neue hinzugekommen, wegen vertragswidriger Anwendung des Tarifs. Der Bericht der Berliner Kaufmannschaft rügt es, daß für die Last Salz 24 Sgr. an Sundzoll bezahlt werden muß; die Last Salz in den Salinen bei Liverpool kostet aber nur 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Thlr. und frei an Bord 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Thlr., so daß statt 1 %, in der That 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % vom Werth, an Sundzoll entrichtet wird. Die Kaufmannschaft bringt angelegentlich auf kräftiges Vorgehen der preussischen Regierung.

Herausgegeben unter Verantwortlichkeit von C. Schünemann's Verlagshandlung.

Siehe eine Beilage.