

in Verbindung

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

№ 164.

Bremen, den 1. December

1854.

Inhalt.

Noch einmal die Times. — Die Bahnen am Rhein und die Seehäfen. —
Papier und seine Surrogate. — Die Handelsstatistik des Zollvereins. —
Gewerbestatistik von Großbritannien und Nebeninseln. — Griechentlands
Handel. — Guatemalas Handels- und Schifffahrtsverkehr. — Der Fisch-,
Provisions- und Salzhandel Boston's. — Handelsbericht. — Vermischte
Notizen.

Beilage: Allgemeine deutsche Bankwahrung. — Das Capitalversicherungsgesetz
der preussischen Bank. — Die deutsche Fabrikation und die Theilung
der Arbeit. — Die englisch-ostindische Compagnie. — Frankreichs Arbeiter-
bevölkerung. — Rechtsfälle. — Versicherungswesen: (Kindersterblichkeit;
Aus Gotha, Memeler Brand betr.). — Anzeigen.

Noch einmal die Times.

Die jüngste Explication der Times über die Verhältnisse der Herzogthümer zu Deutschland und Dänemark, den Sundzoll u. c., hat zwar in diesen Blättern bereits den nöthigen Commentar erhalten; wir glauben aber, bei der Wichtigkeit des Gegenstandes, doch noch einmal auf denselben zurückkommen zu dürfen. Der Gelat jenes Times-Artikels ist wohl nicht so sehr durch dessen Inhalt und Form hervorgerufen — war man doch mit dergleichen Ergüssen schon längst vertraut — als vielmehr durch die Zeit, in welcher derselbe zum Vorschein kam. In Deutschland hatte man sich bereits dem Glauben hingegeben, die Geschichte der jüngsten Zeit sei in England nicht spurlos vorübergegangen; man hatte erwartet, jener frühere englische Standpunkt der Betrachtung sei durch die neueren Ereignisse hinreichend als falsch erwiesen und aufgegeben. Nun kommt die Times und zeigt recht handgreiflich unsere Täuschung. Daher jene Aufregung in Deutschland, daher jener Unwille der Geschäftswelt, daher jener Sturm von Indignation bei allen Patrioten. Times selbst scheint diese Wirkung gefühlt und deshalb für nöthig erachtet zu haben, in einem weiteren Artikel über Preußen u. dem deutschen Volke allerhand Elogen zu machen. Dieses Manövre war weder zartfühlend noch wirksam. Man kann sehr wohl zureichenden Grund haben, mit allerhand Personen und Zuständen in der Familie durchaus unzufrieden zu sein; aber kein wahrhaftes Familienglied wird dulden wollen oder gar gerne sehen, daß Leute, welche außerhalb der Familie stehen, über dergleichen Personen und Zustände ein verlegendes Urtheil sich erlauben. Wenn schon einzuräumen ist, daß in Deutschland gar manche Zustände u. nichts weniger als Befriedigung zu gewähren vermögen, so brauchen wir uns doch nicht gefallen zu lassen, daß das Ausland dergleichen als ein Zeichen seines Wohlwollens uns vorhalten will. Aber auch nach einer anderen Seite hat die Times keine gute Wirkung hervorgebracht. Sie hat den Nicht-Patrioten, den Particularisten, einen erwünschten und für die Menge plausibeln Anlaß gegeben, das Geschrei über die selbstsüchtige perfide Politik Englands zu erneuern. Diese Wirkungen sind zunächst für Deutschland beklagenswerth. Aber wir glauben auch, daß die Times mit ihrer Explication England selbst keinen guten Dienst geleistet hat. Die Zwecke der äußeren Politik eines jeden Staates entspringen zunächst aus dessen „Interessen“, das wird uns auch Times nicht bestreiten wollen. Durch diese Politik der Interessen ist jede Einwirkung der Gefühle und Neigungen ebenso ausgeschlossen, wie jede Einwirkung einer gemeinen Selbstsucht. Wäre nun die politische Stellung Englands gegenüber den Herzogthümern eine den englischen Interessen entsprechende, so würde dagegen an sich sicherlich nichts einzuwenden sein. Ob die deutschen Interessen damit gefördert oder benachtheiligt werden, kommt hier zunächst nicht in Betracht. Es ist nicht die Sache Englands, die deutschen Interessen zu wahren, sondern es ist die Sache Deutschlands, für die deutschen Interessen zu sorgen und diesen Geltung zu verschaffen. Daß England seinen Interessen folgt, kann uns kein Recht geben, die englische Politik als solche anzuklagen, und wenn dieselbe gegenüber von deutscher Seite die deutschen Interessen entweder gar keine oder

eine ungenügende Vertretung zu finden, so haben wir zunächst nur gegen die deutsche Politik Beschwerde zu erheben.

Nun war freilich jedem Unbefangenen schon längst klar, wie bei der Angelegenheit der Herzogthümer und insbesondere bei der Unterzeichnung des Londoner Protocolls die englischen Interessen ganz und gar nicht gewahrt, sondern geradezu bloßgestellt sind. Jedes Kind weiß jetzt — die späteren Ereignisse haben es ja auch dem klödesten Auge dargethan — daß das Londoner Protocoll zunächst nur dem Vortheil Rußlands dient, und daß England durch die Unterzeichnung jenes Protocolls nur Rußland, seinem Feinde, einen Dienst geleistet, also sich selbst einen Nachtheil zugefügt hat. Wenn nun auch vorliegend das englische Gouvernement von dem Vorwurfe einer gewissen Kurzsichtigkeit, welche mit dem den Engländern sonst nachgerühmten praktischen Blick stark contrastirt, nicht freigesprochen werden kann, so läßt sich doch eine solche Verkennung des Kerns der Sache zur Zeit des Abschlusses der Verhandlungen noch einigermaßen begreiflich finden. Auch sonst kluge Leute können einmal von unrichtigen Voraussetzungen ausgehen, oder falsche Schlüsse ziehen. Daß aber die Times jetzt, nachdem der Sachverhalt so sonnenklar zu Tage getreten ist, immer noch jenen früheren, als falsch und nachtheilig für England erwiesenen Standpunkt der Betrachtung festhalten will, diese Verblendung scheint geradezu unbegreiflich. Die Stellung Englands in der Angelegenheit der Herzogthümer ist jedenfalls viel mehr compromittirt, als diejenige Deutschlands.

Deutschland hat sich nur mit Widerstreben in das Unvermeidliche gefügt — soll doch der Vertreter Preußens seiner Zeit erklärt haben, er wolle eher seine Hand abhauen lassen, als diese Hand zur Unterzeichnung des Protocolls hergeben — aber England hat aus freier Entschliessung dazu geholfen, das Protocoll zu Stande zu bringen; es hat im Bunde mit Rußland u. c., nach Kräften beigetragen, den schwachen Widerstand Preußens, Deutschlands, des unvertretenen, zu vernichten. Diese grobe Sünde gegen sich selbst und gegen Deutschland hat sich schon gerächt und wird sich künftig noch mehr rächen. Und doch magt Times noch immer das Geschehene gut zu heißen und will es auch für die Zukunft aufrecht erhalten. Wir wissen nicht, wie sie das gegen England rechtfertigen kann. Aber wenn sie glaubt, das gegen Deutschland begangene schwere Unrecht damit sühnen zu können, daß sie der „großen deutschen Nation, den besten und tüchtigsten Männern Deutschlands“, jetzt einige nichtsfagende Schmeicheleien ins Gesicht wirft, dann irrt sie doch stark. Sie möge sich nicht dem Wahne hingeben, als ob dergleichen Nebenarten ihre frühere Verhöhnung der deutschen Bestrebungen vergessen machen könnten. Wenn Times jetzt den lebhaftesten Wunsch ausspricht, „Deutschland geeinigt, unabhängig und frei zu sehen“, so wollen wir in Anbetracht der wesentlichen Unterflügung, welche England in dem bermaligen Kampfe des Welttheils von Deutschland erwarten könnte, an der Aufrichtigkeit jenes Wunsches zwar nicht zweifeln; aber wir dürfen doch fragen, warum hat denn die Times und das englische Gouvernement aus allen Kräften früher dazu beigetragen, dasjenige, was jetzt gewünscht wird, zu vereiteln; wiederum will Times noch immer aufrecht erhalten, was der Durchführung jenes Wunsches diametral entgegensteht? In Deutschland hat man ein besseres Gedächtniß als die Times, die in ihrem Uebermuth sogar die eigene Geschichte vergessen hat. Sie hat vergessen, daß alles eigne Dingen der englischen Nation nach Freiheit und Selbstständigkeit erfolglos war; sie hat vergessen, wie England nur durch die fremde Hilfe des großen Dranien und seiner holländisch-deutschen Armee das feste Fundament seiner heutigen Verfassung, seiner Unabhängigkeit und seiner Größe legen konnte. Deutschland hat nicht verlangt und erwartet, daß eine englische Flotte an seinen nordischen Häfen erscheine, wie einst die holländische in der Torbay; aber Deutschland hat ein Recht zu verlangen und verlangt, daß England die Hindernisse seiner Entwicklung nicht vermehre und der Geltendmachung seiner Interessen entgegen trete. Dieses hat England durch sein Verhalten in der Angelegenheit der Herzogthümer u. c. gethan; und dieses Verhalten will Times noch immer billigen und für die Zukunft aufrecht erhalten! Und doch scheint sie jetzt zu erwarten, daß Deutschland in den brennenden Krieg sich stürzen werde. Wir denken allerdings, daß wenn Deutschland zum Schwerte greift, dieses auch für England vortheilhaft sein werde, aber wir hoffen doch, daß Deutschland, wenn es Krieg führt, diesen Krieg zunächst für sich selbst führt.

Indessen die Times ist nicht England. Das englische Gouvernement hat freilich den Ansichten der Times in der Angelegenheit der Herzogthümer nur zu viel praktischen Ausdruck verliehen. Aber sollten nicht doch die englischen Minister, wenn auch spät, zu einer besseren Einsicht gelangen; sollten sie nicht endlich zu dem Bewußtsein kommen, wie die innige Verbindung mit einem entwickelten Deutschland den englischen Interessen nur förderlich sein könne? Hat doch Daily News diese Einsicht stets bewahrt, und neuerdings sehen wir auch andere englische Organe gegen diese Erkenntniß immer weniger sich verschließen.

Trügen nicht alle Anzeichen, so werden die Angelegenheiten, welche hier in Betracht kommen, in nicht ferner Zeit eine neue Anregung erhalten. Die gesammten politischen Zustände des Welttheils sind danach angethan, drängen darauf hin. Möge England dann nur seinem wahren Interesse folgen; damit wird auch unsern Interessen der beste Dienst geleistet.

Uns, als Vertretern des Handels, kann es schon deshalb nicht gleichgültig sein, wenn die Beziehungen zwischen Deutschland und England sich unklar oder unfreundlich gestalten. Aber dieses schließt nicht aus, daß wir unsere Stellung auch gegen England ernst und nachdrücklich wahren, daß wir den von dort aus nicht allein unseren Handelsinteressen, sondern unserer gesammten politischen Existenz angemutheten Verinträchtigungen entschieden entgegenzutreten. Spielt doch die Times in der vorliegenden Sache auch mit Dänemark kein redliches Spiel. Die Dänen haben wahrlich fast noch mehr Unglück als wir. Erst müssen sie mit ihrem Patriotismus und mit ihrem Streben nach freien Institutionen Rußland in die Hände arbeiten, und jetzt sollen sie, nach der Meinung der Times, auch noch einer verkehrten englischen Politik dienstbar sein. Kommen die Dänen einmal zu einer klaren Selbsterkenntniß — und das Verhängniß scheint ihnen eine solche bereiten zu wollen, — so werden sie aufhören, uns als ihre Feinde zu betrachten.

Die Bahnen am Rhein und die Seehäfen.

Seitdem durch die rheinische und die Köln-Mündener Bahn in ihren Verbindungen mit den belgischen und französischen Schienenwegen einerseits, und mit den hannoverschen und braunschweigischen andererseits, der große Verkehr zwischen West und Ost eine Vermittelung gefunden, hat sich das weitere Bedürfniß einer Verbindung der niederrheinischen mit den mittel- und oberdeutschen Bahnen immer dringender herausgestellt. Die Lückenhaftigkeit der süddeutschen und französischen Linien hatte der nordöstlichen Richtung Massen von Waaren und Personen zugeführt, welche auf weiten Umwegen ihre Bestimmung erreichten, weil die näheren Wege der Verbesserung ermangelten, ohne welche die natürlichen Vorzüge ihr Recht nicht mehr behaupten können. Allein die Lücken fingen an, sich auszufüllen. Bereits ist Havre über Paris mit Straßburg, Basel und Mainz verbunden. Die Eidgenossen arbeiten mit der ihnen eigenen Ausdauer an der Herstellung ihrer Schienenwege. Auf der anderen Seite rücken die kürzeren Verbindungen von Norden her durch Hannover und Kurhessen, vom Süden aus Baiern gegen Frankfurt und Thüringen vor. Die badische Bahn ist mit der württembergischen verbunden, und seit wenigen Tagen hat die breitere badische der allgemeinen Spurweite zwischen Mannheim und Bruchsal Platz gemacht; in wenigen Wochen wird dies auch zwischen Rehl und Bruchsal geschehen sein.

Diesen Erscheinungen gegenüber sehen wir die bisher im Alleingenuße schwelgenden Gesellschaften sich anstrengen, um ihren Bahngebieten einen möglichst großen Theil des gewohnten Verkehrs zu erhalten, und der sicher zu erwartenden Vermehrung desselben zu gewinnen. Durch neue Erwerbungen und Concessionen ist die französische Nordbahngesellschaft in den Stand gesetzt, die Linie Paris-Köln bedeutend abzukürzen. Dies wird hauptsächlich bewirkt durch die Rectification der Strecke zwischen Paris und Creil, und den Bau von St. Quentin in gerader Linie gegen Namur. Die Ostbahngesellschaft hat eine Anleihe von 65 Millionen Franken ausgeschrieben und sofort von ihren Actionären erhalten, um Mühlhausen mit der Mittelmeerbahn (Paris-Lyon-Marseille) in Verbindung zu setzen. Die rheinische und die Köln-Mündener Bahn nähern sich dagegen dem Ziele ihrer Bestrebungen, die Lücken zwischen Köln-Mainz und Köln-Frankfurt auszufüllen. Dies sind nun die Punkte, denen wir die Aufmerksamkeit des Lesers zuzuwenden wünschen.

Seit 1847 wurden aus den beteiligten Städten und Gegenden eine Menge von Projecten in Aufsätzen öffentlicher Blätter und eigenen Denkschriften der Deffentlichkeit übergeben, von denen fast jedes seinen Gegenstand hervorrief. Nachdem aber die Main-Weser- und die hessische Ludwigsbahn (Mainz-Ludwigshafen) hergestellt, oder doch ihrer Vollendung nahe waren, häuften sich die Entwürfe mehr und mehr; die Jahre 1852 und 1853 haben die meisten aufzuweisen. Wir unterscheiden zwei Projecte für linksrheinische, eine größere Zahl für rechtsrheinische Bahnen. Erstere sind: eine Bahn von Namur über Luxemburg nach Metz oder über Luxemburg und Trier nach Saarbrücken; eine andere, dicht am Rheinufer, von Köln (Vonn) nach Bingen und Mainz. Die rechtsrheinischen Pläne hatten zum Anfangspunkt theils Köln (Deuz), theils Elberfeld, theils beide, theils einen noch weiter östlich gelegenen Punkt (Herdecke, Hagen); zum Ausgangspunkt ent-

weder Marburg oder Gießen oder Friedberg (Frankfurt), abgesehen von der Bahn, die dicht am rechten Ufer von Wiesbaden (Wieberich) durch das Rheingau oder auch über den Westerwald nach der Bahnmündung und weiter abwärts geführt werden soll. Die Thalgebiete des Rheins, der Ruhr, Wupper, Sieg, Heller, Dill und Lahn stritten um den Schienenweg, die Kohlen der Ruhr und die Erze des Siegerlandes wollten auf Schienen zusammenkommen, die Emporien der Industrie und des Handels machten ihre Ansprüche geltend, die belgischen und holländischen Häfen schauten nach ihrem Vortheil bei der Regsamkeit des Hinterlandes für Bervollständigung seines Transportsystems.

Allmählig klärte sich das Gewirr der Projecte; zwei Linien traten in den Vordergrund und reiften der Ausführung entgegen, kaum behindert durch die politischen Ereignisse, die Kriegsgefahr und den Druck auf dem Geldmarkte. Der preussische Handelsminister, H. v. d. Heydt, gab dafür durch das Gewicht seiner Stimme den Ausschlag, indem er die Richtung von Deuz über Siegburg, Bezdorf, Dillenburg, Weglar nach Gießen mit Verzweigung von Bezdorf nach Siegen als diejenige rechtsrheinische Bahn bezeichnete, zu deren Ausführung die Regierung vorzugsweise die Hand bieten werde. In Verbindung damit steht die Erbauung einer festen Rheinbrücke für den gewöhnlichen, wie für den Eisenbahnverkehr zwischen Köln und Deuz; ferner ein Anschluß von Ehrenbreitstein an die Köln-Gießener Bahn mit einer festen Rheinbrücke zwischen Koblenz-Ehrenbreitstein, jedoch als ein von der Köln-Gießener Bahn gesondertes Unternehmen. Für die linksrheinische Bahn wurde die Genehmigung ebenfalls in Aussicht gestellt, doch unter der Bedingung, daß vorerst die Verbindungen auf dem rechten Ufer hergestellt und dem Betriebe übergeben sein müßten. Diese maßgebenden Andeutungen erfolgten im Frühjahr 1853, und obgleich seither die Conjunctionen für größere Unternehmungen mislicher geworden sind, so hat dies doch auf die vorliegenden keinen andern Einfluß gehabt, als daß die Handreichung des Staates eine kräftigere werden mußte, um die Ausführung zu sichern. Die militärischen Zwecke einer Verbindung der Waffenplätze am linken Rheinufer unter einander und mit dem Innern des preussischen Staates machen sich eben jetzt nachdrücklicher geltend, und damit vereinigen sich die Verkehrsinteressen wie die Fragen der Rentabilität bestehender Bahnen, um die in den augenblicklichen Verhältnissen liegenden Schwierigkeiten zu überwinden. Darum bewarben sich die Köln-Mündener Gesellschaft um die Bahn auf dem rechten, die rheinische um die Bahn auf dem linken Ufer. Die rheinische Gesellschaft ist die ältere Schwester, und ihr Vater, Herr David Hansmann, bemühte sich vier Jahre lang mit einer Umsicht und einem Eifer, welche bessern Erfolg verdient hätten, für sie die Concession zur Erbauung der Köln-Mündener Bahn zu erlangen. Dies gelang zwar nicht, doch wurden die Actionäre der rheinischen Bahn bei der Theilnehmung an der Köln-Mündener besonders berücksichtigt; sie nahmen Actien für 2,095,200 Thlr. — Setzt stehen beide Gesellschaften als ebenbürtige Schwestern mit einander in Verbindung, und jede sucht für sich ihr Gebiet zu erweitern.

Der Vertrag zwischen dem Staate und der Köln-Mündener Gesellschaft über die Bedingungen der Concession „für die stehende Brücke bei Köln und die Erbauung einer Eisenbahn von Köln (Deuz) nach Gießen mit Zweigbahn von Bezdorf nach Siegen,“ wurde unterm 22. Juni 1854 abgeschlossen und schon am 24. Juni einstimmig von der Generalversammlung genehmigt, auch die Direction zur Aufnahme einer Anleihe von 20 Millionen Thalern durch Ausgabe von Köln-Mündener Prioritätsobligationen ermächtigt. Die Zeitungen haben berichtet, daß die Genehmigung von Seiten des Staates durch Cabinetsordre vom 4. November erfolgt ist. Sicherem Vernehmen nach sollen die wesentlichen Bestimmungen des Vertrags folgende sein:

Das Anlagecapital ist vorläufig auf 20 Millionen Thlr. festgesetzt, und soll die Anleihe von Köln-Mündener Prioritäts-Obligations aufgebracht werden, welche mit höchstens 4% zu verzinsen sind; in ähnlicher Weise soll ein sich ergebender Mehraufwand bestritten werden. Falls der Reinertrag für die Zinsen nicht ausreicht, schließt die Köln-Mündener Gesellschaft $\frac{1}{2}\%$ das Uebrige der Staat zu. Für solche Fälle verwendet die Regierung ihre Einnahmen aus dem Ertrage der Köln-Mündener Bahn, nämlich die Zinsen des dem Staate gehörenden Siebentels der Actien bis zu 50,000 Thlr. und den ihm zustehenden dritten Theil des Ueberschusses über 5%. Aus demselben Einnahmen wird nach den näheren Bestimmungen ein Garantiefonds gebildet, und es wird demzufolge die Amortisation von Köln-Mündener Actien auf 15 Jahre sistirt. Der Bau soll wo möglich innerhalb vier Jahre von Ertheilung der Concession vollendet und die Bahn dem Betriebe übergeben werden. Der Regierung ist besonders daran gelegen, daß die feste Rheinbrücke bei Köln bald hergestellt, und auch bald Eigenthum des Staates werde. Zu diesen Zwecken wird vorausgesetzt, daß die Stadt Köln und die Gesellschaft der rheinischen Eisenbahn zum Brückenbau einen Beitrag von 500,000 Thlr. geben, der weder verzinst noch zurückerstattet wird. Ferner wird bestimmt, daß der Brückenbau zu erst, und zwar sobald als 2 $\frac{1}{2}$ Millionen Thlr. beschafft sind, in Angriff genommen werde; daß die betreffenden Staatmittel, so weit sie nicht anderweitig in Anspruch genommen sind, zunächst zur Amortisation des verzinslichen Anlagecapitals der Brücke verwendet werden sollen; daß der Staat auch andere, als die bezeichneten Mittel, von beliebiger Höhe zu diesem Zwecke verwenden darf;

endlich daß die Brücke nicht erst mit der Bahn an den Staat übergeht, sondern sobald der Staat einen Betrag, welcher dem verzinlichen Anlagecapital der Brücke gleichkommt, an Prioritäts-Obligationen amortisirt haben wird. Erscheint somit die Bahn von Deuz nach Gießen, also die Verbindung des Niederrheins mit Frankfurt und den oberdeutschen Bahnen gesichert, so darf man, um ihre volle Bedeutung zu würdigen, nicht übersehen, daß die Gesellschaft der Köln-Mindener Bahn durch einen Vertrag mit der Regierung vom December 1852 die Verbindlichkeit übernommen hat, die Bahn von Oberhausen nach Arnheim zu bauen, und daß dadurch der Zusammenhang zwischen den niederländischen und den rechts-rheinischen Bahnen hergestellt wird. Es sind daher die holländischen Seehäfen, Amsterdam und Rotterdam, welche sich zu der Bahn von Köln nach Gießen Glück wünschen dürfen. Diefelbe gewährt ihnen eine ununterbrochene Transportgelegenheit nach dem Süden und Südosten, welche ihnen jede denkbare Abnahme der Rheinschiffahrt, ja das völlige Austrocknen des Wasserweges völlig ersetzen würde. Allerdings steht die nämliche Gelegenheit auch den belgischen Häfen, Antwerpen und Ostende offen; allein die stehende Brücke bei Köln, wenn sie schon den Uebergang gegen Störung durch Hochwasser und Eisgang sichert, wird doch in der Regel nicht ohne Umladung und Aufenthalt für Waarentransporte zu passiren sein, und Belgien wird für den Vorsprung der Holländer auf dem rechten Ufer die Ausgleichung auf dem linken Ufer des Rheins zu suchen haben, wo seine Häfen mittelst der Bahn von Köln nach Mainz die Concurrenz mit der Rheinschiffahrt wohl bestehen können.

Diese Bahn ist zwar ihrer Ausführung noch nicht so nahe gerückt wie jene von Deuz nach Gießen; allein sie hat durch die Begehung der Letzteren an die Köln-Mindener Gesellschaft einen bedeutenden Vorschub erhalten, und dem Vernehmen nach sollen die Unterhandlungen zwischen der Regierung und der Gesellschaft der rheinischen Bahn ihrem Abschlusse nahe sein. Die rheinische Gesellschaft würde dann die Köln-Bonner in sich aufnehmen und ihr Object wäre die Ausführung der Strecke von Bonn nach Bingen, wofür die Vorarbeiten schon längst gefertigt sind. Für die Strecke von Bingen nach Mainz besteht eine Concession der großherzoglich-hessischen Regierung an die Gründer der Darmstädter Bank, welche außerdem die Linie von Aischaffenburg über Darmstadt an den Rhein zum Anschlusse an die hessische Ludwigsbahn bei Oppenheim übernommen haben. Diese Bahn entspricht den Interessen der belgischen Häfen, und es ist daher kaum zu glauben, wenn behauptet wird, daß die bei der rheinischen Bahn beteiligten Belgier, die Regierung an der Spitze, gesonnen seien, sich der Ausführung derselben aus dem Grunde zu widersetzen, weil dadurch die Zukunft des Bahnprojectes Namur-Luxemburg-Wieg- (oder Trier) Saarbrücken gefährdet werden könnte. Man ist in Brüssel nicht gewohnt, Eisenbahnfragen nach den Kirchthurmsinteressen zu beurtheilen, und einen größeren Vortheil aus der Hand zu lassen, weil man einen geringern nicht eher erreichen kann. Die Belgier können den Bau der links-rheinischen Bahn nicht verhindern, es fragt sich nur, ob sie sich dabei beteiligen wollen. Ihr richtiges Urtheil wird ihnen nicht nur sagen, daß ihre Beteiligung, sondern auch, daß der Bau selbst ihnen nur erwünscht sein kann. Die Namur-Luxemburger Bahn wird kommen, auch die Rheingauer und noch andere werden kommen. Der Grundsatz der Unterdrückung der Concurrenz kann hiebei nicht befolgt, er muß vielmehr mit dem Grundsatz der möglichst thätigen eigenen Entwicklung, der Verbindung und des Zusammenwirkens mit Andern vertauscht werden.

Der Vortheil, welchen die Bahn von Deuz nach Gießen, im Zusammenhange mit dem Schienenwege von Oberhausen nach Arnheim den holländischen Häfen gewährt, berührt aber nicht nur die belgischen, sondern auch deutsche Häfen an der Nordsee, darunter insbesondere auch Bremen. Und wie wir uns versichert halten, daß die Belgier ihre Interessen gegenüber der holländischen Concurrenz zu fördern wissen werden, so zweifeln wir auch nicht, daß Oldenburg, Hannover und Bremen ihre Bemühungen vereinigen werden, um ihrerseits die Herstellung der Schienenwege zu beschleunigen, welche ihnen die schnellste und leichteste Verbindung mit den Hinterländern sichern, und daß sie gegenüber der holländischen Wettbewerbung und deren bevorstehenden Aufschwung nicht unter einander hadern und mäkeln, um sich gegenseitig Abbruch zu thun, sondern ihre Kräfte vereinigen, um für alle insgesammt, und dadurch am besten für jeden einzelnen zu sorgen. Man gebe fair play und lasse dann die Einzelnen mit einander wetteifern.

Für Oldenburg werden die hier berührten Unternehmungen ein Sporn sein, um die Herstellung seiner Landesbahn eifriger als bisher zu betreiben; für Hannover und Bremen aber gewinnt die Ausfüllung der Lücke zwischen Göttingen und Kassel, dann aber auch die Ausführung der Werrabahn eine höhere Bedeutung. Wer stehen bleibt, während andere vorwärts gehen, der bleibt zurück.

Papier und seine Surrogate.

Die Schreib- und Zeitungslesewuth wächst Tag und Nacht, jede Stunde nimmt die Zahl der Leser, jede Stunde die der Schreiber und Autoren zu, Berge, so hoch wie die Kuppen des Himalaya, der Divalagiri und der

Kangshanjunga von 27,600 und 28,178 Fuß Höhe, könnten aufgethürmt werden mit den Schriften-, Bücher- und Zeitungshäufen unsrer Abendländer. Das Lumpenpapier beginnt also natürlicherweise bereits rar zu werden in der alten Welt, hauptsächlich in England; doch während wir unsrer Lumpen wohl nachgerade selbst benöthigt wären, lassen wir sie aus dem Lande gehen, und Amerika läßt nicht ab, sie Jahr für Jahr an sich zu reißen, sogar von England her. In den 4 Jahren 1850, 1851, 1852 und 1853 führten die Vereinigten Staaten vom Auslande die ungeheure Masse von 97,846,035 Z Papierlumpen ein, welche ihnen, wie im „Commonwealth“ berichtet wird, durchschnittlich zu $3\frac{1}{2}$ Cent das Z berechnet, die Summe von 3,262,090 S kosteten. Diese Lumpen importirten die Yankees im Jahre 1850 aus 19, 1852 aus 32 und 1853 aus 33 Ländern. Das Z war Peru, aber seine meisten Lumpen erhielt Amerika aus Italien, 1850 sogar halb so viele als in allen andern Ländern zusammen, nämlich 10 Mill. Z . Seit dem regelmäßigen Abfall der italienischen Lumpenvorräthe (nach dem Jahre 1850) durchstreifen die amerikanischen Lumpenhändler den ganzen Erdball, um den benöthigten Vorrath herbeizuschaffen. England hätte seine eigenen Lumpen nöthig genug und doch exportirt es 1853 nach den Vereinigten Staaten 2462 Tonnen oder 49,240 Ctr., während es genöthigt war, 9587 Tonnen oder 191,740 Ctr. zu importiren. So ist es denn kein Wunder mehr, daß das Papier in England rar wird und starke Nachfrage nach Stellvertretern der Lumpen ist. Unlängst konnten in Californien, wo gegenwärtig schon 54 Zeitungen sind, und in Australien aus plötzlichem Mangel an Papier die Tageblätter nicht erscheinen. In Californien erschienen sie bald darauf, wiewohl nur auf kurze Zeit, in verkleinerter, grober, gelber Gestalt und in Australien, wo bisher noch Papierfabrik gewesen, consumirt das Blatt „Argus“ allein jährlich einen Papierwerth von 30,000 £ .

Eine Belohnung von 1000 £ ist in England einem jeden geboten, welcher im Stande sein wird, ein Surrogat für Lumpen in der Papierfabrikation zu entdecken. Was das Strohpapier anbetrifft, so spricht sich das „Journal of the Society of Arts“ von 1853 darüber folgendermaßen aus: Dieses Fabrikat ward vor ungefähr 50 Jahren zuerst eingeführt, war aber nur theilweise von Erfolg begleitet. Mittelst einer interessanten und wichtigen Verbesserung in der Art der Bereitung läßt sich der Gebrauch von Stroh als Material zu Papier jetzt als für immer in England, Irland und den Ver. Staaten fest begründet betrachten. So wenig Unterschied ist zwischen Lumpen- und Strohpapier zu merken, daß letzteres regelmäßig von einem der Londoner Blätter gebraucht wird. Eine eigenthümliche Eigenschaft des Fabrikats ist die, daß die Waare, obgleich sie zu einem den des gewöhnlichen Druckpapiers nicht übersteigenden Preise geliefert werden kann, beides zum Schreiben und zum Drucken anwendbar ist. Ungeachtet dieses Strohpapieres steht doch noch immer dem Entdecker eines Substituts für Papierlumpen in England die Belohnung von 1000 £ in Aussicht.

In wie weit die Güte der Stoffe, woraus das japanische und das chinesische Papier verfertigt wird, unsre Lumpen zu ersetzen befähigt sein mag, ist zur Zeit noch nicht ausgemacht. Unter den im „Newyork Herald“ vom 26. Sept. d. J. abgedruckten Briefen aus Japan, nämlich aus Samodie und Hakodadi, fand sich einer, der auf japanischem Papier geschrieben war und mit Recht als große Curiosität angesehen wird. Dasselbe war von merkwürdig leichtem Gewirk, etwa die Mitte haltend zwischen dem feinsten Banknotenpapier und Sommerfäden, und bei aller Feinheit doch sehr stark und cohäsiv. Dem Anschein nach ist es aus einer von Reis gemachten dreierartigen Masse verfertigt. Dieses Papier ist mit einer Aeberrun oder Marmorirung nach hübschem Modell verziert und vielleicht verdichtete gewissermaßen in derselben Weise wie die Wässerung auf gewissem Banknotenpapier. Ob dieses japanische Papier auf dieselbe Manier und aus demselben Stoff fabricirt wird wie das chinesische sogenannte Reispapier läßt sich gegenwärtig schwerlich noch entscheiden. Die Reispapierpflanz welche das chinesische Papier liefert und sowohl in China als auf den östlichen Inseln, z. B. Formosa wächst, nennen die Chinesen Tung-thai. Sir W. Hooker hat sie mit dem Namen Aralia papyrifera benannt. Robert Fortune, Verfasser des chinesischen Notizenbuchs, bemerkt, daß die Tung-thaustaude 5 bis 6 Fuß hoch wächst und an der Basis 6 bis 8 Fuß Umfang hat. An den Spigen sind die Stämme mit schönen palmenartigen Blättern an langen Stielen geschmückt und diese Stämme enthalten befonders in der Nähe der Spigen eine große Masse Mark von schier weißer Substanz, woraus das (vielleicht) irthümlich sogenannte Reispapier gefertigt wird. Nach dieser Angabe scheint das japanische Papier einerlei mit dem chinesischen zu sein. Die chinesische Papierstaude, die auch auf Formosa stark angebaut wird und hier einen Ausfuhrartikel bildet, ist nach Dr. Bowring von besonderer Wichtigkeit für die Provinzen Canton in Fokien, welche die Hauptconsumenten der erwähnten Papiergattung sind, und wo die Stadt Futschu deren allein für 30,000 S Werth verbraucht. 100 Bogen von diesem Papier sind für $1\frac{1}{2}$ bis $1\frac{1}{4}$ Pence haben, doch sind die Bogen nur sehr klein.

Die Erfindung des Papiers, beides der alten und der neueren Welt ist ein geschichtliches Geheimniß. Die Araber oder Mauren sollen es zuerst nach Europa gebracht haben. Unser Papier hat nichts andres als dem des Alterthums gemein, als daß Pflanzenfasern die Grundlage bei-

find. Unser jetziges Papier aber ist wohl die klügste und ungewöhnlichste der menschlichen Erfindungen. Vor der Revolution von 1688 ward kaum noch irgend eine Papiergattung, außer braunem, in England fabricirt. Bis dahin ward alles eingeführt. Die Fabrication von weißem Papier begann in England 1690. 1721 producirte Großbritannien jährlich 300,000 Ries Papier oder ungefähr $\frac{2}{3}$ seines gesammten Verbrauchs. Vor 15 Jahren waren schon 800 Papiermüster im Vereinigten Königreich. Und jetzt, um nur ein Beispiel zu nennen, welche unermessliche Papiermassen strömen alljährlich aus in alle Welt, aus der Officin der „Times“ und aus dem Generalposthause zu London! Mit solchen Riesenschritten scheint fortan der Papierverbrauch in Europa und Amerika und bald auch in Australien fortgehen zu müssen und wenn wir dies erwägen, ist nicht abzusehen, woher denn in Zukunft die Herbeischaffung des immer ungeheurer anschwellenden Bedarfs von Papiermaterial, dieser Berge von Leinwand, zu ermöglichen sein wird. Es ist demnach nicht zu verwundern, daß sich England schon bei Zeiten nach Stellvertretern des bisherigen Papiermaterials umsieht.

Eines dieser Substitute wird aus chinesischem Bambus gemacht. „Das Papier, welches der Leser jetzt in der Hand hat, ist aus Spänen oder Schabfeln (shavings) der Bambuspflanze in China fabricirt“, — so liest man in der „Overland China Mail“ vom 27. Sept. d. J.: Die Qualität ist gut, jedoch dem besten englischen Druckpapier nicht gleich, doch wir kann sagen, bis zu welchem Grade es verbessert werden konnte durch europäische Geschicklichkeit und die Benutzung von Maschinerie? Wer es nicht weiß, daß das Papier der Exemplare der „Overland China Mail“ aus Bambus gefertigt ist, sieht es nicht, wenn er sie in die Hand nimmt. Es ist nicht so weiß wie unser Zeitungspapier, sondern etwas gelblich, auch nicht so glatt und schlicht und fest, sondern rauher und spröder. In Lesezimmern, wo dieses Papier durch viele Hände geht, reißt es leicht und man sieht die Exemplare nur mit Mühen auf dem Tisch liegen. Wir haben — fährt die erwähnte Nummer der D. C. M. fort — bloß chinesische Gewähr für die Behauptung, daß dieses Papier aus Bambus gemacht ist, da Fremde keinen Zutritt zu den Provinzen haben, wo es gemacht wird, allein den Bericht scheint die Thatsache zu bestätigen, daß vor 3 Jahren alle Bambusbäume, die am gewöhnlichsten in der Provinz Canton sind, ihren Saamen verschütteten und ausstarben und die Folge war ein Steigen von ungefähr 55 % im Papierpreise. Wenn sich aus Bambuspapier solcher Gewinn ermitteln läßt, so ist der Vorrath von rohem Material unerschöpflich, da Tausende von Aekern in Westindien zu Brennholz allein gehalten werden.

Auch das Pisanglaub wird gerühmt als geeignet zum Zweck der Papierfabrikation. Freilich stellt sich der Umstand, daß eine unendliche Menge Pflanzen erforderlich wären — 500,000 das Jahr für die Londoner „Times“ allein — als ein Hinderniß der Adoption der Pisangblätter entgegen, allein indem wir das britisch-indische Sprichwort „lots o' liddle mak a muckle“, d. h. kleine Stücke machen ein großes, oder wie die Deutschen sagen, „viele Körner machen einen Haufen“, hierauf anwenden, müssen diejenigen, welche in tropischen Ländern gereist sind, wissen, daß es nicht schwer sein würde, Millionen Pisangbäume zu ziehen, wovon 10 bis 20 aus einer einzigen Wurzel schießen. Das einzige der Adoption des Pisangs entgegenstehende Hinderniß scheint uns, sagt der Schreiber in der besagten Nummer der D. C. M., seine Massivität zu sein, doch auch hiegegen ließe sich leicht der Gebrauch irgend einer einfachen Maschinerie auf dem Fleck in Anwendung bringen, um die Pflanze zu zerquetschen und das Gefaser herauszuziehen. Die Winke, die wir jetzt hingeworfen haben, fügt er hinzu, sind keinesfalls neu, doch Großbritannien scheint bisher nur wenig von den Pflanzenerzeugnissen seiner Colonien zu wissen.

Die folgende Stelle aus der „Delhi Gazette“ vom 6. Juli d. J. weist auf ein offenbar bis jetzt überschenes Feld für mercantile Unternehmung hin:

Jetzt, da Hanf auf dem englischen Markt empordrückt, wird ein tüchtiger Handelsmann, denken wir, seine Augen auf die Hunderte von Aekern in den Bergen von Kumaon wild wachsenden Hanfs wenden, wo derselbe das Hauptnahrungsmittel ist, und in seiner Uebersülle nur wenig gehemmt wird. Doch wächst er nicht so hoch und ist nicht so frisch und kräftig von Stengel, wie dieselbe Pflanze in Kaschemir erscheint, wo sie manchmal fast undurchdringliche Gebüsche bildet. Indes ist das letztere Land zu entlegen, um ein so rohes Product irgend einträglich für den Kaufmann zu machen, und die Lieferung des Products beschränkt sich daher auf unsern District allein.

Die Handelsstatistik des Zollvereins.

Es ist kürzlich in der „Minerva“ und demzufolge in verschiedenen anderen Blättern eine ausgedehnte Zollvereinsstatistik mit guten Gründen empfohlen worden. Wir fürchten jedoch, daß die General-Conferenz des Zollvereins weder in den Verträgen noch in einer Uebereinstimmung aller Mitglieder den Anhaltspunkt finden wird, solche Ausdehnung der Statistik zu decretiren, und daß daher, wenigstens von ihr, nicht die Erfüllung jener Wünsche erwartet werden darf.

Dagegen steht es den General-Conferenzen vollkommen und vertragsg-

mäßig zu, bezüglich der Handelsstatistik des Zollvereins die nöthigen Anordnungen zu treffen, und wie den früheren Conferenzen es vorzuziehen ist, daß die Handelsstatistik des Zollvereins auf einem sehr niederen Standpunkt steht, so wird es der gegenwärtigen General-Conferenz vorzuziehen sein, wenn diese Handelsstatistik auf dem besagten niedern Standpunkt bleibt.

Was wir unter niederm Standpunkt verstehen, ist in dem vorliegenden Fall ganz gleichbedeutend, mit geringem Grade von Nützlichkeit im Vergleiche zu dem höheren Grade, welchen die Handelsstatistik anderer Länder gewährt.

Die Nützlichkeit der letzteren besteht namentlich darin, daß sie den Handelsunternehmungen einen sichern Anhaltspunkt gewährt, indem sie allmonatlich Einfuhr und Ausfuhr veröffentlicht und zwar so schnell, daß der Geschäftsmann seine Operationen auf diese Veröffentlichungen gründen kann.

In Frankreich und England enthalten die monatlichen Ein- und Ausfuhrlisten stets die Zahlen für den abgelaufenen Monat, für den gleichen Monat in den beiden Vorjahren, für sämtliche abgelaufene Monate des gegenwärtigen Jahres und der beiden Vorjahre und alle diese Zahlen doppelt, nämlich für die Ein- und Ausfuhr im Allgemeinen und für die verzollte Ein- und Ausfuhr. Dies ist ein werthvolles Material für jeden größeren Geschäftsmann. Er erkennt daraus, in wie weit der regelmäßige Bedarf des Landes an Einfuhrwaaren, der regelmäßige Bedarf des Auslandes an Ausfuhrwaaren bereits gedeckt ist, ob die Preise der Waaren durch Steigen oder Fallen des Bedarfs, der Zufuhr oder der Ausfuhr sich verändert haben, er wird nicht (wie z. B. im vorigen Jahre) die Getreidepreise hoch halten, weil die Speculanten das Gerücht von großen Ausfuhrverbreitungen haben. Des Kaufmanns Kenntniß der wahren Sachlage vermindert die Gefahr des Mangels oder der Uebersättigung auf den Märkten und das für Consumenten und Händler verderbliche Schwanken der Preise, welches durch betrügerische oder irrtümliche Nachrichten herbeigeführt wird.

Diese Nützlichkeit der Handelsstatistik ist im Zollverein gänzlich unbekannt. Die Ein- und Ausfuhrtabellen welche alljährlich und zwar 1—2 Jahr nach Abschluß des betreffenden Jahres veröffentlicht werden, kommen in kaufmännischer Hinsicht höchstens noch als Maculatur in Betracht und kaum größeren Werth haben die über jedes Vierteljahr 6 Monate nachdem es abgelaufen erscheinenden Notizen über den Verkehr in einzelnen Artikeln.

Einen anderen Nutzen, welchen die Zollvereinsstatistik nicht gewährt, bietet die französische und für die Ausfuhr die englische Statistik durch die Werthberechnung des Verkehrs.

Jetzt, wenn der Zollertrag mehrerer Waaren, die Menge ihrer Einfuhr geringer ist, ertönt ein officiellcs Klagegeschrei, daß der Verkehr abgenommen habe, Schlüsse auf das allgemeine Wohlbefinden werden auf diese Abnahme begründet und der Schutzzöllner steigt an Credit, weil er allem Leid abzuwehren verspricht, wenn man nur die Arbeit hübsch im Lande behalte, von welcher er seinen Profit zieht, und die Producte womöglich mit Prämien hinaus schiebt, deren Vermehrung möglicherweise die Preise drücken und daher den Consumenten zu gut kommen, den Profit der Fabrikanten aber schmälern könnte.

Diesem Uebelstand gegenüber hat die Werthberechnung, wenn sie auf die wirklichen Preise begründet ist, das Gute, daß sie die Größe des Verkehrs nach dem richtigen Maßstab darstellt. Es kann möglicherweise die Menge aller eingeführten Waaren abgenommen haben, aber dennoch der Wohlstand, das Verzehrungs-Vermögen des Volkes, gestiegen sein. Wenn 1,000,000 Centner Caffee zu 20 fl der Centner eingeführt wird, anstatt 1,500,000 Centner zu 10 fl der Centner, so muß offenbar der Erwerb des Volkes im ersten Jahre größer als im zweiten gewesen sein, denn es mußte in jenem 20 Mill. fl für den Genuß des Caffees ausgeben können, während es im zweiten Falle nur 15 Mill. fl hierzu bedurfte. Ebenso können alle anderen Einfuhrmengen sich vermindert haben und dennoch die Werthsumme der Totalzufuhr größer sein als in anderen Jahren.

Würde diese Werthberechnung den Monatsberichten beigelegt, was freilich auch in England und Frankreich noch nicht geschieht, so würde hierin für den Verkehr in auswärtigen Wechseln, für den Geldmarkt im Allgemeinen, ein wichtiger Anhaltspunkt gegeben sein, es ließe sich der Geldbedarf für den auswärtigen Handel überschauen, es ließe sich theilweise der Cours der Devisen vorausbestimmen.

Bezüglich der Finanzen war die Zollvereinsstatistik bisher schon etwas besser als bezüglich des Handels. Für die Einnahme und Einnahmevertheilung genügen vielleicht die vierteljährlichen Berichte mit ihren wenigen Notizen über die wichtigeren Einfuhrgegenstände, und die provisorische Hauptabrechnung wurde stets schneller veröffentlicht, als die Waarenlisten; wenn wir aber vermuthen, daß in dem besseren Betrieb der Finanzstatistik des Zollvereins eben ein Grund der ungeheueren Genügsamkeit lag, mit welcher die Zollvereinsbehörden die Handelsstatistik vernachlässigten, so sind doch für diese in den oben angegebeneu Momenten Gründe genug vorhanden, welche die Forderung, rechtfertigen, daß die Zollvereinsstatistik verbessert werde.

Der Kostenpunkt könnte vielleicht dieser Forderung entgegen gehalten werden, abgesehen aber davon, daß für den größeren Nutzen nach menschlichem Maaß auch ein größeres Opfer gebracht werden dürfte, ist der gegenwärtige Etat des Centralbüreaus des Zollvereins (7 bis 9000 fl jährlich

ohne Extraauslagen) so enorm, daß um diesen Preis neben allen anderen Geschäften des Centralbüreaus eine Handelsstatistik hergestellt werden könnte, wie kein anderes Land sie besigt. So viel wir wissen empfängt gegenwärtig das Zollvereinsbüreau die Berichte nicht von den einzelnen Zollämtern, sondern von der obersten Zollbehörde jedes einzelnen Staats fix und fertig und hat nichts zu thun, als die so empfangenen 13 Berichte zu addiren. Dieses System erschwert freilich eine schnelle und daher brauchbare Handelsstatistik. Eine solche ist nur dann herzustellen, wenn jedes Zollamt groß oder klein, am 1. jeden Monats dem Centralbüreau die Addition seiner Journale für den Verkehr des abgelaufenen Monats einschickt. Solche Journale müssen, wenn sie vernünftig eingerichtet sind und in Ordnung geführt werden, jeden Tag abgeschlossen werden können, das Addiren ist eine Kunst, die auch untergeordneten Zollbeamten geläufig sein muß. Wenn von jeder Gattung Waare in einem Monat auch hunderte von Verzollungen, Begleitschein-Expeditionen und andern Abfertigungen stattgefunden haben, kann dies auf jedem Zollamte in ein Paar Stunden addirt werden. Von dem entferntesten Zollamte kann am 5. oder 6. jeden Monats der Abschluß in Berlin sein. Hier ist ebenfalls nur etwas Addition, nämlich die sämtlicher Abschlässe erforderlich. Diese kann ohne große Kosten in ein bis 2 Tagen um so mehr mit Bequemlichkeit stattfinden, als auch für einzelne Tage in Berlin die gewandtesten Hilfsarbeiter um einen Thaler per Tag in beliebiger Menge zu haben sind. Es könnte also am 8. oder 9. jeden Monats die Ein- und Ausfuhrlisten des vorhergegangenen fertig sein. Die Werthberechnung würde höchstens ein Paar Tage mehr erfordern. Der Druck würde keinen Tag in Anspruch nehmen.

Es ist also nicht die geringste Schwierigkeit vorhanden, die Zollvereinsstatistik zu einer brauchbaren Handelsstatistik umzuwandeln und wenn man, wie dies gewöhnlich in solchen Fällen geschieht, hierauf durch Wichtigthuerie, durch unsere Unkenntniß der nothwendigen Arbeit, durch Unveräußerlichkeit amtlicher Umständlichkeit und Ungeschicklichkeit antworten will, so verweisen wir einfach auf ein beliebiges größeres kaufmännisches Geschäft, welches meistens mehr als 2 Millionen \mathfrak{M} monatlich, wie der Zollverein, durch die Cassa laufend hat, und wo dennoch am ersten jeden Monats Bücher und Cassabilanz fertig sind, wir verweisen auf England, dessen Zollämter durch die Meere getrennt sind, auf Frankreich, dessen Ausdehnung nicht kleiner als die des Zollvereins und dessen Zolltarif viel zahlreichere Posten in den Büchern veranlaßt, die Zollverwaltungen beider Staaten leisten, wie oben gesagt, bereits was wir von der des Zollvereins verlangen, wir verweisen aber auch auf Rußland, das trotz seiner ungeheuren Ausdehnung nicht so weit in der Handelsstatistik zurück ist wie der Zollverein.

Wir begreifen nicht, daß man solchem Beweise der Möglichkeit gegenüber den Nutzen einer brauchbaren Handelsstatistik der Bevölkerung des Zollvereins länger versagen kann, zumal sie doch es ist, welche die Kosten des Centralbüreaus wie die der General-Conferenzen durch die Steuern bezahlt.

Gewerbestatistik von Großbritannien und Nebeninseln.

	unter 20 Jahre		20 Jahr u. über	
	männl.	weibl.	männl.	weibl.
1. Allgemeine und Localregierung	1486	89	71191	2526
2. Landesverteidigung	7773	—	88714	—
3. Geistliche, Juristen, Aerzte, Kirchenbeamte	12451	53	98279	1410
4. Personen in Litteratur, feinen Künsten und Wissenschaften	4692	8318	41618	64336
5. Personen in häuslicher Thätigkeit, Mütter, Kinder u.	3389492	3780565	21779	3227150
6. Körperliche Bedienung, auch Schneider, Schuhmacher u.	120504	458168	512209	1329292
7. Handeltreibende nicht in anderen Klassen aufgeführt	20372	2690	130389	56010
8. Frachtführer, (durch Eisenbahn, Straßen, Schiffe u.)	100345	5423	285686	7479
9. Ackerbaureisende, Gärtner u. dgl.	385193	129600	1421354	454421
10. Thierpflege (Hirten, Stallknechte u.)	12454	225	86518	1055
11. Künstler u. Handwerker welche mehrere Stoffe verwenden	121928	5288	624503	11617
12. Arbeit und Handel in thierischen Stoffen	91087	84383	293531	162862
13. Arbeit und Handel in vegetabilischen Stoffen	192976	185229	654859	341950
14. Arbeit und Handel in mineralischen Stoffen	209970	24428	677476	34330
15. Tagelöhner	61320	2461	322788	9217
16. Rentier ohne and. Beschäftigung	614	1868	33681	136536
17. Almosenempfänger ohne bestimmte Beschäftigung	17879	15667	39444	84412
Personen von welchen weder Beschäftigung noch Verhältnisse zu ermitteln waren	14207	33080	54786	73780

Das griechische Finanz-Ministerium hat eine übersichtliche Zusammenstellung des Ein- und Ausfuhrhandels des Königreichs während der Jahre 1851, 52 und 53 veröffentlicht. Es ist dies das erstemal, daß ein solches Document veröffentlicht wurde, und es sind die betreffenden Daten deshalb um so mehr von Interesse, als dieselben einmal verlässliche Anhaltspunkte für die Bedeutung des griechischen Handels im Allgemeinen, und sodann auch geeignete Aufschlüsse dafür geben, in welchem Grade das Ausland bei diesem Handel interessirt ist — ein Umstand, der auch in politischer Beziehung seine Bedeutung haben dürfte. Zu bedauern ist es, daß die Zusammenstellung über das Jahr 1851 hinaus, resp. bis zum Beginne der staatlichen Selbständigkeit des Königreichs, nicht hat zurückgeführt werden können; allein es war das, weil das Material hierzu theils mangelhaft war, theils gänzlich fehlte, nicht möglich. Der Gesamtwert der Einfuhr war im Jahre 1851: 25,819,702 Dr., im Jahre 1852: 24,982,205 Dr., im Jahre 1853: 20,209,960 Dr. Die Ausfuhr belief sich, dem Werthe nach, im Jahre 1851 auf 13,851,202 Dr., im Jahre 1852 auf 10,402,212 Dr., und im Jahre 1853 auf 8,988,890 Dr. Bei der Ausfuhr des Jahres 1853 ist der Korinthen-Export nicht mitgerechnet, wie denn der bedeutende Rückgang in diesem und im vorhergegangenen Jahre sich überhaupt dadurch erklärt, daß in Folge der Traubentrankheit die Korinthen-ernte, die sonst den Haupt-Exportartikel bildet, fast gänzlich vernichtet war. Von der Einfuhr fallen, dem Werthe nach, auf England für 1851: 5,670,362 Dr., für 1852: 4,441,523 Dr., für 1853: 4,911,355 Dr.; auf Oesterreich für 1851: 4,310,124 Dr., für 1852: 3,451,176 Dr., für 1853: 3,289,006 Dr.; auf Frankreich für 1851: 1,812,438 Dr., für 1852: 1,854,895 Dr., für 1853: 2,027,217 Dr.; auf die ionischen Inseln für 1851: 1,375,000 Dr., für 1852: 1,688,221 Dr., für 1853: 922,076 Dr.; auf Rußland für 1851: 819,497 Dr., für 1852: 723,003 Dr., für 1853: 493,234 Dr.; auf die Türkei für 1851: 8,055,309 Dr., für 1852: 9,798,231 Dr., für 1853: 5,06,698 Dr. Hierbei ist jedoch zu bemerken, daß die Einfuhr aus der Türkei größtentheils aus russischem Getreide bestand. Ferner fallen von der Einfuhr auf Italien für 1851: 455,141 Dr., für 1852: 351,492 Dr., für 1853: 316,971 Dr.; auf Egypten und Candien für 1851: 674,922 Dr., für 1852: 847,176 Dr., für 1853: 741,205 Dr.; auf Amerika für 1851: 148,138 Dr., für 1852: 190,891 Dr., für 1853: 186,140 Dr., und endlich der Rest auf die verschiedenen anderen, mit Griechenland in Handelsverkehr befindlichen Länder zusammen für 1851: 2,498,770 Dr., für 1852: 1,625,597 Dr., und für 1853: 1,816,018 Drachmen.

Von der Ausfuhr fallen dem Werthe nach auf England für 1851: 7,020,174 Dr., für 1852: 3,049,199 Dr., für 1853: 1746,959 Dr.; auf Oesterreich für 1851: 2,950,235 Dr., für 1852: 2,361,369 Dr., für 1853: 2,388,448 Dr.; auf Frankreich für 1851: 447,350 Dr., für 1852: 1,606,605 Dr., für 1853: 1,429,749 Dr.; auf die ionischen Inseln für 1851: 940,234 Dr., für 1852: 1,015,111 Dr., für 1853: 927,927 Dr.; auf Rußland für 1851: 300,935 Dr., für 1852: 776,437 Dr., für 1853: 878,859 Dr.; auf die Türkei für 1851: 1,266,690 Dr., für 1852: 912,143 Dr., für 1853: 993,545 Dr.; auf Italien für 1851: 365,538 Dr., für 1852: 507,643 Dr., für 1853: 338,074 Dr.; auf Egypten und Candien für 1851: 119,731 Dr., für 1852: 85,063 Dr., für 1853: 42,017 Dr.; auf Amerika für 1851: 135,478 Dr.; für die Jahre 1852 u. 1853 ist der Export nach Amerika noch nicht ermittelt. Nach den verschiedenen anderen Ländern betrug die Ausfuhr für 1851: 304,567 Dr., für 1852: 88,642 Dr. und für 1853: 243,311 Drachmen.

Der Waarengattung nach besteht die Einfuhr aus England hauptsächlich aus Baumwollengewebe (1851: für 3,550,110 Dr., 1852: für 2,488,003 Dr., 1853: für 2,983,361 Drachm.), ferner aus Zucker (im Durchschnitt jährlich für 600,000 Dr.), aus Wollen- und Seidenwaaren, Metallen, trockenen und gesalzenen Fischen und aus Caffee; von Oesterreich aus Manufakturwaaren aller Art, ferner aus Zucker, Holz, Metallen und Häuten; von Frankreich aus Manufaktur- und Modewaaren, Häuten, gesalzenen Fischen und Zucker; von der Türkei aus Getreide, Vieh, Holz, frischen und getrockneten Früchten, gesalzenen Fischen, Wollenwaaren und Häuten; von Rußland aus Getreide und Holz, und von Amerika aus Caffee.

Von jenen Waaren, welche vornämlich von Oesterreich geliefert werden, wurden eingeführt:

	1851	1852	1853
	für Drachmen	für Drachmen	für Drachmen
Zucker	1,403,539	1,378,008	1,601,773
Bauholz	1,584,081	1,004,336	1,196,584
Metalle	779,642	464,713	360,441
Häute	961,424	953,677	896,102

Den Haupt-Ausfuhrartikel bilden die Korinthen. Im Jahre 1851 gingen nach England allein für 6,642,042 Dr. Korinthen; im Jahre 1852, wegen der schlechten Ernte, nur für 2,075,788 Dr. Ferner bestand die Ausfuhr nach England aus Seide, Mineralien und Tabak. Nach Oesterreich gingen 1851 für 1,432,554 Dr., 1852 für 677,164 Dr. Korinthen. Ferner bestand die Ausfuhr nach Oesterreich in Feigen, Seide, Schwämmen, Farbholz, Getreide, Häuten,

Wollenwaaren, Weinen, sonstigen Getränken u. Nach Frankreich gingen hauptsächlich Seide und Schwämme, nach Rußland Getränke, nach der Türkei ebenfalls Getränke und Feigen.

Zu Bezug auf den Ausfuhrhandel überhaupt stellt sich für folgende Artikel eine von Jahr zu Jahr des genannten Trienniums fortgeschrittene Zunahme heraus:

	1851	1852	1853
	Werth in Drachmen	Werth in Drachm.	Werth in Drachm.
Feigen	588,024	700,175	919,126
Knopfern	625,738	821,139	1,258,058
Santorinerde	—	14,598	20,286
Wolle	95,708	162,910	402,808
Frisches u. Darrobst	38,728	75,720	217,789
Mineralien	—	440,400	445,731
Gemüse	3,467	3,911	18,094
Getränke	714,391	1,022,545	1,274,036
Getraide	365,963	380,066	548,528

(Austria.)

Guatemalas Handels- und Schifffahrtsverkehr, namentlich in 1852 und 1853.

1. Importation:

	1852	1853
	\$	\$
von Deutschland	36,928	96,164
„ Belgien	119,509	100,942
„ Chile	31,076	25,011
„ Costa-Rica	645	—
„ England	9,285	2,116
„ Frankreich	475,589	486,238
„ Havana	189,286	85,250
„ Spanien	41,679	26,566
„ Ver. Staaten	46,313	42,541
„ Ver. Staaten	26,943	8,964
	977,253	873,842
Gingangsoll resp. 22 und 24 %	228,248	203,110

2. Exportation:

Die Ausfuhr Guatemalas betrug:

	1851	1852	1853
	1,404,000 \$	868,550 \$	599,047 \$
Die Hauptartikel waren folgende:			
Cochenille... 13607 Ser. 1231730 \$	4534 Ser. 568150 \$	2022 Ser. 312850 \$	
Indigo..... 1200 „ 144000 „	2500 „ 275000 „	1666 „ 250000 „	
Sassaparilla 400 Krob. 1000 „	1000 „ 15000 „	993 „ 15888 „	
Wollenwaaren —	150 Ball. 6000 „	160 Ball. 6400 „	
Mahagoniholz 500 Mill. [-F. 25000 „	11200 [-F. 1500 „	—	
Cigarren.... —	177 Mill. 900 „	6 Kist. 87 „	
Häute..... —	450 Stück 450 „	8799 Stück 8799 „	
Caffee..... —	—	50 Säcke 750 „	

Einige Artikel fangen an, in größerer Anzahl exportirt zu werden, wie z. B. Häute und Sassaparilla, auch ist bereits ein kleiner Anfang mit Caffee gemacht worden, der in der Folgezeit ein wichtiger Artikel zu werden verspricht, da er hier in ausgezeichnete Qualität gedeiht. Den Hauptausfuhrartikel bildet jetzt die Cochenille, und da in den beiden Jahren 1852 und 1853 die Ernten durch ungünstige Witterung fast gänzlich misrathen waren, ist ein großer Ausfall in der Exportation zu bemerken. Dieses Jahr ist dagegen für die Cochenille ein besonders günstiges gewesen, und wird die Ernte auf mehr wie 14,000 Ser. geschätzt, wovon 5—6000 Ser. um's Cap Horn verschifft worden. Der Erfolg dieser großen Ernte hat nicht unterlassen, einen wohltätigen Einfluß auf den Handel auszuüben, und herrschte jetzt nicht gerade eine sehr große Theuerung der Lebensmittel, so würde das Geschäft ein blühendes sein. Der Preis der ersten Lebensbedürfnisse, wie Mais, Mehl, Bohnen u., ist jetzt auf das Vierfache und selbst noch höher gestiegen, verursacht durch die Verheerungen, welche die Heuschrecken angerichtet haben. Mit lobenswerthem Eifer hat die Regierung Maßregeln gegen das Umsichgreifen dieser Plage angeordnet, die, wenn sie bei der alle Beschreibung übertreffenden Masse von geflügelten Zerstörern auch nur stellenweise einigen Erfolg haben könnten, doch zur Folge gehabt haben, daß auf den Hochebenen des Landes eine schöne Maisernte steht, die bald gesichert ist und den Consum im Lande zu decken verspricht. Glücklicherweise ziehen die Heuschreckenschwärme in nordwestlicher Richtung allmählig ins mexikanische Gebiet hinein, und zu gleicher Zeit sind bedeutende Zufuhren von Mehl aus Nordamerika und Californien theils angekommen, theils unterwegs, so daß man hoffen kann, daß binnen Kurzem die Preise der Lebensmittel wieder ihren normalen

Standpunkt einnehmen, und sich dann günstige Ausichten für den Handel eröffnen werden.

3. Schifffahrtsverkehr:

Der Schifffahrtsverkehr Guatemalas beschränkt sich größtentheils auf eine Anzahl heimathlicher Fahrzeuge, die Küstenhandel betreiben, oder sich mit dem Transporte nach Izabal der in Belize und in der Mündung des Rio Dulce in größeren Seeschiffen angekommenen Waaren beschäftigen.

Die Zahl der angekommenen fremden Schiffe belief sich

1852	1853
auf 77 Schiffe von 8533 Ton. Gehalt	57 Schiffe von 4302 Ton. Gehalt

4. Der Finanz=Etat

während des Zeitraums vom 1. Juni 1851 bis 31. Decbr. 1852 weist als hauptsächlichste Posten folgende auf:

Einnahme:	Ausgabe:
Gingangsoll..... 529,033 \$	Militair und Sold..... 579,487 \$
Branntweinsteuer 434,096 „	Gehalte d. Regierung, Minister, Richter, Verwalter u. 188,818 „
Lohnengeld	Rückzahlg. v. Anleihen ... 182,429 „
Innenzoll..... 99,426 „	„ „ Certificaten
Fleischsteuer	u. 6 u. 3 % Anleihe . 183,536 „
Kriegssteuer	Zinsen..... 19,336 „
Stempelsteuer	14,818 „

Die beiden Haupteinnahmen der Regierung sind die Branntweinsteuer und der Gingangsoll, welche durch Sage und Sold an das Militär fast gänzlich abservirt werden. Von der Staatsschuld ist nicht viel mehr abgetragen worden, als durch die Staatspapiere, womit ein Theil der Gingangsoll und Branntweinsteuer bezahlt werden muß. Die Gründe für eine so unverhältnismäßige Ausgabe für das Militär bestehen in den Kriegen mit Honduras, in den gelegentlichen Streifzügen gegen die Montañeses und in der Aufrechthaltung von Truppenabtheilungen längs der Hauptstraßen, Escorten u. dgl.

Guatemala hat in den letzten Jahren bedeutende Fortschritte gemacht. Mit den Staaten von Salvador und Nicaragua sind Freundschaftsverträge abgeschlossen worden, die Landstraßen sind sicherer geworden und die Montañeses haben sich in unzugängliche Gebirge zurückgezogen.

Im Laufe d. J. ist der Hafen von Itzapa an der Westküste geschlossen und einem ca. 2 Leguas westlicher gelegenen Orte ein neuer Hafen, San José de Guatemala genannt, dem Handel eröffnet worden. Der neue Hafen liegt 13 Grad 53' 30" nördl. Breite

90 „ 44' 30" westl. Länge, von Greenwich.

Am Ankerplatz liegt der Vulcan de Igua mit einer Spitze nach Norden, $\frac{1}{4}$ Ost, und der Vulcan de Fuego, der eine doppelte Spitze hat, Nord West $\frac{1}{4}$ West. Diese Angaben sind vom Capitain Peterson, von der Hamburger Brigg „Clarita," gemacht worden, und werden, wie nicht zu bezweifeln ist, auch bei spätern Beobachtungen für richtig befunden werden. In San José de Guatemala hat das Handelsgericht ein eisernes Zollgebäude von 75 Varas lang, 40 breit und 20 Varas hoch aufzuführen lassen, und da dasselbe, wenn mehre Schiffsladungen zu gleicher Zeit eintreffen, noch nicht geräumig genug ist, werden noch andere Gebäulichkeiten daneben errichtet. Der Vortheil, den dieser neue Hafen gemährt, ist, daß die Waaren nicht, wie in Itzapa, über den Fuß Michatons gesetzt zu werden brauchen, sondern daß die Karren jetzt vor dem Zollhause aufladen können. Der Weg ist bis zur Hauptstadt für die Summe von 13,500 \$ fahrbar gemacht worden, und beträgt die Entfernung 23 $\frac{1}{2}$ Leguas.

Der Fisch-, Provisions- und Salzhandel Bostons.

Es gibt wenige, sagt der „Boston Traveller" vom 28. Decbr. d. J., welche sich des ungeheuren Geschäftsbetriebes in diesen Branchen in untrer Stadt versehen. Die unermesslichen commerciellen und Manufacturinteressen Neu-Englands haben ihren Mittelpunkt in Boston, und alle Verproviantirung mit gefalzener Waaren, als Schweinefleisch, Schensfleisch u. für die Tausende und Zehntausende von Leuten, die beim Wallfisch-, Kabliau- und Makrelenfang, dem Kohlen- und Auslandhandel, dem Schiffsbau, der Holzhauerei und Holzsägerei und dem Fabrikwesen in allen Verzweigungen beschäftigt sind, geht von Boston aus und vertheilt sich von hier aus über die sämmtlichen Staaten Neu-Englands. Auch concentriren sich die großen Interessen der Fischereien von Maine und Massachusetts in Boston und ein ungeheures Geschäft betreiben hier die Häuser auf Long Wharf und in Commerce Street. Fische aller möglichen Gattungen werden in Massen verkauft, wovon die meisten kaum eine Ahnung haben. Stockfisch, rothe Brassen, Quappen, Schellfische, Aflen, Heeringe, Merwies (eine Alosengattung), Makrelen, Lachs und Schollen werden immerfort an der einen Thür in Empfang genommen und aus der andern versandt. Von den Lagern Bostons aus werden sie nach allen Theilen der Verein. Staaten und nach jeder Gegend des Erdballs verschickt. Die größten Häuser in diesem Geschäftszweige finden sich gegenwärtig ungefähr in einer und derselben Localität

Ebenfalls ist Boston unzweifelhaft der größte Salzmarkt in den Ver. Staaten und der zu diesem Handel am günstigsten belegene Ort. Wir fügen einige statistische Angaben bei, welche das Geschäft Bostons in dem oben erwähnten Handel veranschlagt zu 150,000 Quintal (Centner) Heeringe 50,000 Boxes, Marktreten (N. S.) 38,000 Bushels, Ochsenfleisch 36,000 Bush., Schweinefleisch 92,000 Bush., Schinken 13,000 Ff., Butter 220,000 Tubs (Ton.), Käse 120,000 Boxes, Speck und Schmalz 27,000 Bush., Speck und Schmalz 24,000 Kegs (Fäßchen), dressirte Hogs (Schweine) 50,090 St., Marktreten (N. S.) 30,000 Bush., Liverpooler Salz 12,874 Tons, Curacao Salz 36,000 Bush., Bonaire Salz 42,000 Bush., Insel Salz 255,000 Lus, St. Ubes Salz 1300 Mys, Salz anderer Plätze 50,000.

Handelsbericht.

Bremen, 29. Novbr. Während der letzten acht Tage kamen 35 Schiffe an und gingen 11 Schiffe (nach Ostfriesland, Memel, Gothenburg, Stockholm, Newyork, Domingo, Portorico) ab.

Der Haupt-Import war:

Von Richmond: 335 Ff. Virginij Tabak, 230 Ff. Stengel, 8 1/2 Kst. Lady Twist.
 „ Newyork: 81 Bl. Hopfen, 10 Berl. Toncabohnen, 227 Kst. Gummiwaaren, 183 Bd. Wallfischbarden, 100 Berl. Äpfel, 17 Barrel Mehl, 5 Kst. Tabak, 1 Kst. Contanten, 334 Kisten, 153 Barrel Kaufmannsgut.
 „ Fayal: 145 1/2, 50 1/2, 42 1/4, 60 1/8 Piepen, 30 Dch. Wein, 565 Kst., 3 Kb. Orangen.

Affecuranz: Prämien unverändert.

Wechsel-Course:

Hamburg, 300 Mark Dco.....	K. S. 138 5/8
	2 Mt. 137 1/2
Amsterdam, 250 fl. Cour.	K. S. 130
	2 Mt. 129
London.....	K. S. 613
	2 Mt. 608
Paris 1 Fr.	2 Mt. 17 1/2
Frankfurt a.M. 100 fl. im 24 fl. Fuß	2 Mt. 52
Leipzig.....	2 Mt. 108 1/8
Augsburg.....	2 Mt. 108 1/4
Berlin.....	2 Mt. 108 1/8
Breslau.....	2 Mt. 108 1/8
Wien.....	2 Mt. 136
Br. Staatspapiere, 3 1/2 %	91 3/4
do. 4 1/2 %	100 1/2
Discount der Discontokasse.....	4 0/10
Preuß. Courant.....	107 1/4 107 1/4

Im Laufe der verfloffenen Woche sind von nordamerikanischen Tabaken 111 Ff. Ohio, ord. braun und couleurig, 62 Ff. Maryland, braun, mittel braun und scrubsartig, 50 Ff. Kentucky, gut ord. und leicht, 63 Ff. Stengel, ord., mittel und fein, verkauft, wonach am Lager 2358 Ff. Maryland, 2029 Ff. Virginij, 3907 Ff. Kentucky und 2387 Ff. Stengel bleiben. Westindische und südamerikanische. Für Portorico in Blättern erhielt sich die Kauflust belebt und gingen davon wieder 5104 Pk. in Käufers Hände über. Cuba in steter Beachtung; zum Abschluß gelangten 1363 Ser. diverser Sortungen und wurden solche nach seitherigem Preisverhältniß bezahlt. Von den übrigen Sorten sind noch begeben: 59 Ser. Domingo zu steigenden Preisen, 100 Kst. Seedleaf, 50 Kb. Marinas in Blättern, 447 Pk. Columbia in Blättern, 600 Pk. Brasil in Blättern und 20 Kst. Florida. Vorräthe erster Hand bestehen in ca. 2125 Ser. Havana (Cab.), ca. 2875 Ser. Cuba, ca. 3625 Ser. Domingo, ca. 650 Kst. Seedleaf, ca. 6025 Pk. Portorico in Blättern, ca. 800 Kb. Marinas in Nollen, ca. 4220 Kb. Marinas in Blättern, ca. 525 Pk. Columbia in Blättern, ca. 5125 Pk. Brasil in Blättern, ca. 260 Kst. Florida. — Caffee blieb auch in der verfloffenen Woche ohne Anregung und bei Mangel an Auswahl in farbigen Sorten beschränkte sich der Umsatz auf 600 Bl. Brasil zu 9 1/8 à 10 1/8 K. — Zucker, roher. Ohne Umsatz. Raffinirter. Begeben ca. 4500 Brode Melis, ca. 150 Töpfe Sandis, und mit Passilscheinen ca. 2500. Brode Melis, 150 Töpfe Sandis. — Baumwolle. In unveränderten Preisen sind 741 Pack. nordamerikanische verkauft. — Reis. Die zum Verkauf gestellten Partien fanden prompt Nehmer. Verkauft sind 2500 Ball. div. posirt. Ostind. — Thee ohne Umsatz. — Gewürze nur bei Kleinigkeiten für das raufende Geschäft gekauft. — Früchte. Von Corinthen und Smyrn. Rosinen fanden zu gedrückten Preisen kleine Partien für den Bedarf Käufer. —

Wachs. Zu erhöhten Preisen sind 4200 B begeben. — Cacao. Von Trinidad sind 100 Bl. gekauft und ist die erste Hand geräumt. — Hüte. Bei sehr kleiner Auswahl blieb die Frage lebhaft. Vorrath besteht in Buenos Ayres Hüten. — Felle. Hirschfelle sehr gesucht, die Kleinigkeit von 341 Stück Angostura Felle wurde mit 72 1/2 K pr. Stück bezahlt. Ohne Vorrath. Raibfelle sehr gesucht. Ohne Vorrath. — Loh ohne Umsatz. — Heeringe. Von Schottischen und Holländischen gingen 44 Tonnen zu festen Preisen ab und sind letztere wiederum geräumt. — Theer und Pech ohne Umsatz von Belang. — Cedernholz, wildes. Davon findet ein steter Abzug aus zweiter Hand statt. — Mahagoniholz. Kleinigkeiten davon fanden Nehmer und tritt der eingetretene Winter größeren Unternehmungen hindernd in den Weg. Montag, d. 4. Decbr. findet Auction über 121 Blöcke Cuba und 91 Blöcke Jamaica statt. — Schildpatt ohne Umsatz. — Hörner. Ca. 10,800 St., von Angostura angebracht, wurden verkauft. — Stuhlroh. 4508 Bund gingen in andere Hände über. — Pottasche ohne Umsätze; Preise unverändert. — Fettwaaren. Die Preissteigerung dauerte noch fort und räumten sich verschobene Sorten ganz auf. Eine zu erwartende Partie Südseetheran per Peter, ca. 800 Tonnen, wurde auf Lieferung gekauft; ebenfalls ca. 450 Tonnen Berger blanker und Lebertheran zu sehr guten Preisen. Der Umsatz am Plage bestand in: 100 Tonnen Norweger, 30 Tonn. Archangler, 30 Tonn. Südseetheran, 75 m. u. Lein-, 30 m. B. Palmöl und ca. 60 Ff. Schmalz. — Getreide. Weizen u. Roggen fest, bei beschränktem Umsatz. Gerste stiller. Hafer und Bohnen fest.

Schiffsexpeditionen.

Nach Havana: Texas, Capt. C. Bohmann, prompt.
 „ Matanzas: Luna, Capt. H. Christophers, prompt.
 „ Newyork: Cumberland, Capt. R. H. Lambert, am 1. Dec.
 „ „ D. Washington, Capt. Cavindy, am 1. December.
 „ „ Kosmos, Capt. G. Wenke, am 1. Decbr.
 „ Baltimore: Wilhelmine, Capt. D. A. Wenke, am 1. Dec.

Vermischte Notizen.

— In Frankreich ist durch Decret vom 15. Novemb. das Zollbureau von Sarreguemines (Depart. der Mosel) der Einfuhr der rohen Wolle, der trockenen europäischen Häute, welche 5 Fr. pr. 100 Kilo bezahlen, geöffnet und bezüglich des Transits den mit * im Gesetz vom 9. Februar 1832 (f. Hübners „Zolltarife aller Länder“) bezeichneten gleich gestellt worden. Dagegen ist die Verordnung vom 8. Mai 1842, insofern sie die Zollämter Frauenberg und Großbiederödorf zu obigen Geschäften autorisirte, aufgehoben.

— Durch Decret vom 11. Nov. ist das Zollbureau zu Bireux (Ardennen) der Einfuhr von Getreide und Mehl, der Einfuhr von Wollen und von Baaren, welche über 20 Fr. pr. Kilo bezahlen, oder im Art. 8 des Gesetzes vom 27. März 1817 namentlich aufgeführt sind, geöffnet. Ebenso ist es zum Transit verbotener und nichtverbotener Artikel autorisirt.

— Chili. Durch Gesetz vom 7. Juli sind Handelsschiffe über 25 Ton., welche in einem Hafen Ankergebühren bezahlt haben, von diesen befreit, wenn sie zur Ergänzung ihrer Ladung an Rheden und Buchten desselben Hafengebietes anlegen.

— Laut Verordnung vom 14. Juli ist Coronel als Hafen der 2. Classe erklärt, zur Kohlenausfuhr und zur Verproviantirung der Schiffe.

— Venezuela. Der Hafen von Porto Cabello hat das Recht erhalten, während 16 Jahre von jedem dort sich aufhaltenden Schiffe 2 Cents pr. Tag und Tonne als Quaiabgabe zur Deckung des neuen Quaibaues zu erheben.

— In Schweden ist für englische Schiffe die Küstenfahrt frei gegeben, so lange die schwedischen Schiffe das Cabotagerecht in Großbritannien genießen.

— In den Haupthäfen Syriens sind 1853: 1364 Schiffe mit 204,020, 1852: 972 Schiffe mit 150,440 Tonnen eingelaufen.

Beirut's Schiffahrt war:

	eingelaufen		ausgelaufen	
	beladen	leer	beladen	leer
1853	550	65,360	75	9,928
1852	218	44,586	72	10,388
				163
				38,096
				127
				17,056
				24,398
				2,693
				1,215,693 fl.
				2,683,971 "

Der Werth der Einfuhr in Beirut war
 Waare 7,440,558
 Geld 1,215,693 fl.
 der Ausfuhr 3,568,468

— Durch Decret vom 21. Oct, ist den fremden Schiffen das Recht, zwischen Frankreich und Algier Getreide und Mehl, Reis, Kartoffel und trockne Gemüse zu transportiren, bis zum 31. Juli 1855 verlängert worden und zwar in der Weise, daß dieser Termin die Abreise von einem Hafen beider Gebiete betrefte, was immer der Tag der Ankunft sein mag.

— Durch Decret vom 25. Oct. ist der Zoll auf folgende Medicinalgewächse wie folgt bestimmt:

	durch französische Schiffe neuer Zoll alter	durch fremde Schiffe neuer Zoll alter
Drangen u. Epheublätter u. Stiele	frei 1 Fr.	frei 1 Fr. 10 C.
Betel und Nelken.....	— 41 "	— verboten
Sennesblätter.....	— 20 "	— "
Audere nicht besonders angeführt, von Ländern außer Europa.....	frei 50 "	20 Fr. 100 Fr. — "
von Entrepôts.....	10Fr. 30 "	20 " 40 " — "

— In Bayonne wurde eine internationale Dampfschiffahrt-Gesellschaft errichtet, welche den Verkehr zwischen Bayonne, St. Sebastian, Bilbao und Santander mit 2 Schraubenschiffen betreibt.

— Kopenhagen. Eine Bekanntmachung des Ministeriums für die Herzogthümer Holstein und Lauenburg, vom 20. Oct., welche das Geseßblatt enthält, lautet wie folgt:

„So wie nach Maßgabe des Artikels 3 der Verordnung vom 4. Mai 1803, betreffend das Verhalten der Handelnden und Seefahrenden während eines Krieges zwischen fremden Mächten, für Schiffe, welche Personen gehören, die vor dem Ausbruche des Krieges zwischen den Westmächten und Rußland (vor dem 29. März d. J.) in einem Unterthanenverhältniß zu einer der kriegsführenden Mächte gestanden und erst nach diesem Zeitpunkte dänisches Bürgerrecht erhalten haben, Schiffscertificate und lateinische Seepässe nicht ausgefertigt werden dürfen, so wird solchen Schiffen zufolge einer desfälligen Mittheilung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten überhaupt auch das Recht, unter dänischer Flagge zu fahren, nicht eingeräumt werden können und zwar namentlich aus dem Grunde, weil die Einschränkung dieses Rechts mit der Absicht des obigen Verbots, durch welches hauptsächlich verhindert werden soll, daß die den Unterthanen einer der kriegsführenden Nationen gehörenden Schiffe gegen Kriegsmolest sicher gestellt werden, nicht vereinbarlich erscheinen würde.“

„Verstehendes wird hiedurch zur Nachricht und Nachachtung für Alle, die es angeht, unter dem Hinzufügen zur öffentlichen Kunde gebracht, daß die Zollbehörden durch das Finanzministerium den Auftrag erhalten haben, die Nationalisirung der fraglichen Schiffe nicht zu gestatten und dieselben daher weder mit dem dänischen Nationalzeichen zu versehen, noch in das Schiffregister aufzunehmen, während den königlichen Consulaten hinsichtlich der Interimspapiere, welche sie für die im Auslande von königlichen Unterthanen gekauften Schiffe auszustellen haben, von dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten eine ähnliche Instruction ertheilt worden ist.“

• Die „Ostsee-Zeitung“ meldet, daß in Memel 70,000 R. Satz welches mit dem holländischen Schiff Elisabeth Helena am 5. Octbr. angekommen, auf Anordnung des Hauptzollamtes, ins Meer geworfen wurde, weil weniger als 50 Last nicht eingeführt werden dürfen!!!

— Marocco. Den 21. Sept. wurde den Kaufleuten zu Mogador eröffnet, daß die Ausfuhr von Olivenöl auf ein Jahr freigegeben sei, gegen einen Ausgangszoll von 3 1/2 Piaster pr. Quintal. Die Annales du Commerce exterieur bemerken hiezu, daß dieser Zoll 35 Fr. 65 C. pr. 100 Kilo, also etwa 70% des Werthes des Oel betrage. Nach unserer Rechnung würden 3 1/2 Piaster à 1 1/2 s für den Centner von 90^{es} Zollpfund, für den deutschen Zollcentner oder 50 Kilo 5 s 22 Sgr. betragen.

— Im Jahre 1853 waren in der englischen Flotte die Schiffbrüche weniger zahlreich als 1852. An den Küsten Großbritanniens scheiterten 1852 1115, aber 1853 nur 832 Fahrzeuge. Unter den Schiffbrüchen von 1853 waren Verlust von Schiff und Mannschaft durch Sturm in 369 Fällen, durch Collision in 52 Fällen, schwer beschädigt und Umladung wurde nöthig durch Sturm in 386, durch Zusammenstoß in 25 Fällen.

— Die Unkosten der Volkszählung in den Vereinigten Staaten von Nordamerika betragen: 1790: 44,397 \$, 1800: 66,109 \$, 1810: 178,444 \$, 1820: 308,526 \$, 1830: 378,345 \$, 1840: 833,371 \$, 1851: 1,318,028 \$.

— Frankreich hatte im Jahre 1851: 37,666 Blinde und 29,512 Taubstumme, d. h. 1 Blinder auf 950 Einwohner, 1 Taubstummer auf 1212 Einwohner.

— Die deutsche Gewerbezeitung bringt einen Auszug aus den Statuten der Württembergischen Handelsgesellschaft, aus welchem hervorgeht, daß die Actiencapital von 100,000 fl. placiren darf, daß die Regierung ihr allmähig 30,000 fl. als Unterstützung zufließen läßt und daß ihr Zweck ist: hauptsächlich Geschäfte mit fester Bestellung abzuschließen, diese auf eigene Rechnung zu machen, sowohl im Ein- als Verkauf, ohne jedoch Commissionsgeschäfte für Rechnung der Einsender abzuschließen. Sie sucht Absatz für württembergische Erzeugnisse überall außerhalb des Landes, vornämlich aber strebt sie den überseeischen Absatz an. Nach dem ersten Jahresbericht hat die Gesellschaft namentlich in gestrickten Socken einige Aufträge erhalten, übrigens stellt sie für die ersten Jahre keinen Gewinn, sondern Opfer in Aussicht, welche sie jedoch hofft, in der Folge wieder gut zu machen.

— Holländische Staatsschuld. Nach dem Budget für 1855 besteht die holländ. Staatsschuld und erfordert jährlich:

	Betrag		Zinsfuß		Ausgabe	
	fl.	ƒ.	ƒ.	ƒ.	fl.	ƒ.
1. Nationalschuld.....	803,616,600	—	2 1/2	—	20,090,415	—
2. Nationalschuld.....	120,144,230	70	3	—	3,604,326	92
3. Schuldscheine des vormaligen Zilgungssyndikats.....	20,520,000	—	3 1/2	—	713,142	50
4. Nationalschuld.....	233,081,500	—	4	—	9,323,260	—
5. Ostindische Schuld.....	14,748,500	—	4	—	589,940	—
6. Schatzbilletts.....	9,255,555	—	4 1/2	—	416,500	—
7. Cautionen.....	232,500	—	4	—	9,300	—
8. Leibrenten, gewöhnliche....	730,000	—	—	—	73,000	—
9. desgl. auf die Domainen.....	115,500	—	—	—	11,550	05
10. Rymwegische Lontine.....	72,000	—	—	—	6,000	—
Zilgung.....					915,362	50
	1,202,516,385	70			35,752,796	97

Bei dieser Zusammenstellung haben wir die nur mit der Jahreszahl aufgeführten Posten 6—10 nach Zins und Rente auf Capital reducirt.

Die niederländische Schuld ist dem Capitalbetrag nach und im Verhältniß zur Bevölkerung ohne Zweifel die größte, dagegen ist die jährliche Last im Verhältniß zu dem Capitalbetrag die geringste, d. h. Holland verzinst seine Schuld zu dem niedrigsten Zinsfuß.

— Nach den Abrechnungen der Dockverwaltung von Liverpool waren deren Einnahmen im Jahre, endigend den 25. Juni,

	1853		1854	
	£	s.	£	s.
für Tonnengelder.....	140,619	16	161,441	—
„ Abgaben auf Waaren.....	116,082	6	126,637	—
„ Leuchthurmgebühren.....	11,461	5	12,957	7
„ schwimmende Lichter.....	5,121	3	5,445	5
„ Ausbesserungs-Dock.....	21,563	15	26,471	—
„ besondere Miethen.....	1,233	9	670	6
	296,081	19	344,006	19

— Es war in dem Hafen Albaniens Scutari:

	die Einfuhr	Ausfuhr
1852	21,743,000 Fr.	1,744,464 Fr.
1853	21,134,000 "	1,968,460 "

— Portugal. Nach dem Diario de governo wurde produziert im Jahre 1852: Weizen 215,000 Quintaux, Mais 375,000, Roggen 152,000, Gerste 67,000, Hafer 67,000, Reis 8,500, Bohnen 38,000, Kartoffel 117,500, Kastanien 107,500, Satz 112,500, Mandeln 17,500, Stühle 6,000 Quint. Ferner: Feigen 6,838,120, Afsencha 3,016,160, Honig 797,092, Wachs 314,900 Kilog., Wein 273,600,000 und Del 8,179,600 Litres, Drangen 493,000 Kisten, Citronen 41,977 Kisten.

Der Viehstand des Königreiches war:
Pferde 71,648, Maulthiere 40,403, Esel 132,206, Ochsen 606,217, Schafvieh 2,575,770, Ziegen 1,148,183, Schweine 934,480.

— Der Tabakbau in Preußen umfaßte ein Areal von Morgen:

1853	1852	1851	1850	1849	1848	1845	1835	1825
37,642	35,031	34,824	32,702	26,123	26,780	35,970	39,205	28,408

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

Hierbei eine Beilage.