

Zur Theurungsfrage.

Es stehen die beiden Thatsachen fest, daß im Durchschnitt die Getreide-ernte von 1854 in Europa eine gute war, und daß die Preise demungeachtet so hoch, wie in Jahren der Missernte, sind.

Wir haben öfters Anlaß genommen, diese Erscheinung dadurch zu erklären, daß die starke Vermehrung der Umlaufmittel, wie sie durch die Goldentdeckungen, durch Vermehrung des Staatspapiergeldes und der ungedeckten Banknoten stattgefunden, nothwendigerweise den Preis aller anderen Werthe erhöhen muß, nach den bekannten natürlichen Wirkungen der Nachfrage und des Angebotes.

Jene Erklärung ist durch den Umstand bestätigt worden, daß nicht Getreide allein, sondern alle Nahrungsmittel und alle Rohstoffe, und die meisten Fabrikate im Preise gestiegen sind.

Die Klarheit der Ursache ließ erwarten, daß sie nicht länger in anderen Umständen gesucht würde. Um so mehr mußte es überraschen, daß die Regierungen von den hohen Preisen auf einen großen Mangel an Brodfrüchten schlossen, daß selbst im Zollverein, wo der Ueberfluß notorisch ist, der Mangel als Beweggrund für die Suspendirung der Getreidezölle galt.

Würden die Maßregeln so vernünftig wie diese eine bleiben, so könnte der Beweggrund, wenn auch ein irrtümlicher, gleichgültig sein, Maßregeln anderer Art, sind aber neustens andernwärts aus dem Irrthum hervorgegangen.

Die belgische Kammer der Repräsentanten hat am 27. v. M. das von der Regierung brantragte Verbot der Getreideausfuhr mit 58 gegen eine Stimme angenommen.

Der Moniteur vom 30. v. M. bringt ein kaiserliches Decret, nach welchem die Ausfuhr von Mehl und Körnerfrüchten aus Frankreich verboten ist.

Diese Maßregeln gehen nicht alleine von einer Täuschung über die Ursache der Theuerung, sondern auch von einer Täuschung über die Mittel aus, durch welche einen Mangel abzuhefen sei.

Letzteres hat bezüglich Belgiens die „Independance belge“ bei Mittheilung jenes belgischen Kammerbeschlusses angedeutet, indem sie nachwies, daß in den letzten 14 Tagen die Getreideausfuhr aus Belgien 465,824 Kilo., die Einfuhr aber 1,431,894 Kilo. betrug.

Bezüglich Frankreichs erinnern wir an die neulich in diesen Blättern mitgetheilte Liste des Handels in den ersten 10 Monaten dieses Jahres, nach welcher von Getreide

	Einfuhr	Ausfuhr
im Monat October.....	366,171	73,874 metr. Ctr.
in den ersten 10 Monaten.....	4,413,056	1,319,614 "

In beiden Ländern ist die Getreideeinfuhr also mehr als drei Mal so groß als die Getreideausfuhr.

Was kann unter diesem Verhältniß die Folge des Ausfuhr-Verbotes sein?

Die Gesetzgeber setzen voraus, daß die Folge eine Vermehrung der Vorräthe im Lande sein, daß der Preis herabgedrückt werde, weil die Nachfrage nach Getreide zur Ausfuhr aufhört.

Diese Voraussetzung leidet aber an einem Widerspruche. Entweder ist die Vermehrung der Vorräthe oder die Preisermäßigung nicht wahrscheinlich. Die Einfuhr wird durch nichts anderes veranlaßt, als durch die Höhe der Preise, wird diese verringert, so wird weniger Getreide nach Frankreich gesandt, es mag die Ausfuhr aufhören, aber die Einfuhr wird um so geringer. Man konnte sagen, daß der Zweck schon erreicht sei, wenn die Preise heruntergehen, sollte auch demzufolge eben so viel weniger eingeführt als ausgeführt werden. Der Uebelstand ist aber der, daß die Menge, welche weniger eingeführt wird, nothwendiger Weise größer sein wird, als diejenige welche weniger ausgeführt wird, denn erstlich treten die Gegenden des Auslandes welche sich bisher auf dem französischen Markte versorgten, mit ihrer Nachfrage an anderen Märkten auf, und treiben dort die Preise wahrscheinlich höher als bisher, so daß der Unterschied aufhört, welcher die Einfuhr nach Frankreich und Belgien bisher vortheilhaft machte, zweitens tritt die Speculation mit einer neuen Nachfrage nach Getreide auf, da sie mit Recht die etwaige Preisermäßigung in jenen Ländern nur als vorübergehend betrachtet. Drittens wird die Speculation ihre Vorräthe nicht mehr nach Belgien und Frankreich führen, weil sie dieselben nicht mehr von dort zurück holen kann und die Speculation stets die Lager aufsucht, von welchen sie am freiesten disponiren kann.

Man wird sagen, wenn die Einfuhr nach Frankreich wirklich in dem Maße abnimmt, daß die Wirkung des Ausfuhrverbotes ausgeglichen wird, so ist es natürlich, daß die Preise in Frankreich und Belgien, wenn sie auch momentan billiger werden, es doch nicht bleiben und daher die Einfuhr bald wieder auf das alte Maß steigt.

Der Bedarf der bisher aus Frankreich und Belgien versorgten Gegenden wird aber selbst wenn die Preise in Frankreich bleiben oder wieder werden wie sie jetzt sind, die Zufuhren nach Frankreich und Belgien verkleinern und im glücklichen Falle hat daher das Ausfuhrverbot höchstens die

Folge, daß die inländischen Märkte eben so viel Waare haben als bisher, und daß die Preise in demselben Verhältnisse zu den auswärtigen Preisen bleiben wie bisher, d. h. weder dem Mangel noch der Theuerung abhelfen.

Um welchen Preis aber wird diese im glücklichen Falle resultatlose Maßregel erkaufte?

Wird sie nicht erkaufte mit der Gefahr, daß die vielen Stimmen, welche, wie in Frankreich und Belgien so andernwärts, Theuerung mit Mangel verwechseln, und daher wie dort, in Deutschland und andernwärts, Verbot der Getreideausfuhr predigen, in dem Beispiel Frankreichs und Belgiens eine neue Stütze für ihre hirnlose Handelspolitik finden, daß sie sich durch die Anhänger des nicht minder verkehrten Reciprocitäts-Systems verstärken und demzufolge in anderen Ländern die Ausfuhr verboten wird, wie sie in Frankreich und Belgien verboten wurde?

In einem solchen wohl denkbaren Falle, was würde da die Lage Frankreichs und Belgiens sein? würde nicht das gegenwärtige Uebel der Theuerung sich verdoppeln, würde nicht dann wirklicher Mangel wahrscheinlich sein?

Der für alle Länder genügende Ernte-Durchschnitt ganz Europas kann nur dann für Alle seine nützliche Wirkung haben, wenn der Verkehr zwischen Allen ungestört und frei ist. Am meisten Gefahr bei einer Störung und Verhinderung des Verkehrs laufen diejenigen Länder, deren Ernten hinter jenem Durchschnitt zurück blieb, während die anderer Länder denselben überstieg. Zu diesen Ländern gehören Frankreich und Belgien und es ist daher nicht nur ein Fehler, sondern eine Thorheit der betreffenden Regierungen, daß sie selbst die unnöthige Störung des Verkehrs lehren, während die nothwendige welche mit dem Kriege verbunden ist, ohnedem das Gleichgewicht der durchschnittlichen Ernte schon bedroht.

Selbstverständlich würden bei wirklichem Mangel in der ganzen Welt nicht Maßregeln welche eine Ermäßigung der Preise bezwecken, diesen Mangel erträglich machen, denn bei absolutem Mangel gibt es kein anderes Hülfsmittel als die Sparsamkeit im Verbrauche und diese wird nicht durch niedrige, sondern nur durch hohe Preise erzielt, welche eine Menge industrieller Verwendung von Getreide unvortheilhaft machen und daher Nahrungsmittel dem menschlichen Bedarf zur Verfügung lassen, welche bei wohlfeilerem Preise durch jene Verwendung absorbiert werden. Da die Preise aber hoch sind trotz der Durchschnittsernte, da sie hoch sind in Ländern wo die Ernte über den Durchschnitt, wie in solchen wo sie darunter war, so besteht ein Nothstand nur in so fern, als ein großer Theil der Bevölkerung die hohen Preise kaum zu bezahlen vermag.

Dies liegt daran, daß die Preissteigerung, welche der Geldüberfluß für alle oder die meisten Producte herbeigeführt hat, noch nicht eine allgemeine Steigerung der Arbeitslöhne herbeigeführt hat und dies hat wiederum seine Ursache darin, daß von dem höheren Preise welchen die Herren der Production erhalten, die immer zunehmenden Steuern einen solchen Theil absorbieren, daß sie theilweise nicht höhere Löhne zu bezahlen vermögen und darin, daß in Folge dieses Umstandes der Verbrauch an vielen Producten und mit demselben die Nachfrage nach Arbeitskraft abgenommen hat, während das Angebot sich mindestens gleich geblieben ist.

Die Arbeitskräfte werden freilich durch den Krieg momentan vermindert und es wird der Lohn der Landarbeiter daher steigen, die Fabrikbevölkerung aber, welche wenige brauchbare Rekruten stellen kann, wird aber jenen Nothstand immer mehr empfinden, je länger der Krieg dauert, denn die Verminderung der landwirthschaftlichen Arbeitskräfte, das Steigen ihres Lohnes und die Verheerung durch den Krieg, wird an die Stelle der Theuerung schließlich einen wirklichen Mangel setzen, trotz der hohen Preise wird weniger Getreide gebaut werden als sonst.

Der Staat und Privateisenbahnen.

Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Direction wurde am 6. März mit einer Zuschrift des sächs. Ministeriums überrascht, in welchem dasselbe äußert, daß es „durch den in nicht ferner Aussicht stehenden Eintritt mehrerer Eventualitäten“ sich verpflichtet halte, an die nächste Stände-Versammlung eine Vorlage über die Erwerbung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn für den Staat zu bringen, und daher anfrage, ob das Directorium im Vereine mit dem Gesellschafts-Ausschusse gemeint sei, auf eine diesfällige Verhandlung mit der Regierung einzugehen. Das Directorium gab in Antwort darauf seiner Ueberraschung Ausdruck, das Fortbestehen eines Unternehmens auf solche Weise in Frage gestellt zu sehen, berief sich auf die Stimme aller Beteiligten, welche dagegen sei, jetzt wo das Unternehmen blühe es hinzugeben, nachdem sie im Vertrauen zu dem königl. Decret vom 6. Mai 1835 Jahreslang unter großen Sorgen für ihr Hab und Gut es durchgeführt, und bezeichnete die Verhandlungen auch darum als unmöglich, weil sich der Maßstab für eine entsprechende Entschädigung noch gar nicht finden lasse. Der Ausschuss stimmt dieser Antwort des Directoriums bei. Hierauf erfolgte unterm 12 Mai ein abermaliges Schreiben des Finanzministeriums, in welchem die Regierung

die ihr obliegende Fortsetzung der Chemnitz-Niſaer Eisenbahn nach der ſächſiſch-bairiſchen Grenze und die hiebei in Betracht kommende nähere Verbindung zwiſchen Chemnitz und Leipzig, die bevorſtehende Ausführung einer Eisenbahnverbindung zwiſchen Leipzig, Bitterfeld und Wittenberg ſowie die Nothwendigkeit einer Eisenbahnſteuerung als Motive angibt, entweder die freie Vereinbarung oder ein Geſetz zu erwirken, und für erſtere gegen Ablaffung ſämmtlichen Eigenthums, auch des Beamten-Unterſtützungsfonds, 200 $\text{R}^{\text{th}} \text{pr}$. Actie der Geſellſchaft in 4% Staatsobligationen anbietet, welche ausgelooſt werden ſollen. Die Regierung wolle auch die Beamten übernehmen. Hierauf erwiederte das Directorium, daß es allerdings die Frage der Generalverſammlung vorlegen werde, aber ſich die Bedingungen dahin erklären und erweitern zu müſſen glaube, daß der Penſionsfond der Bahnbeamten ungetrennt vom Staatspenſionsfond nur für jene fortgeführt werden wolle, daß wohl wie bei der Einlöſung der ſchleſiſchen Bahn die Eisenbahn als Hypothek für die Staatsobligationen gegeben werden wolle, daß eine Prämie wie der ſchleſiſchen Geſellſchaft über den Zinsgenuß hinaus wohl auch von den Actionairen der Leipzig-Dreſdner Eisenbahn beansprucht werden dürfe, daß unter Uebernahme der Bahnbeamten deren bleibende Anſtellung verſtanden werden dürfe und daß der durch Gewinnverlängerungen erworbene Reſervefond unzweifelhaft als ein Guthaben der Actionaire betrachtet werden würde. Durch Beſcheid vom 24. Auguſt ging die Regierung auf dieſe Deutungen und Erweiterungen ihrer Vorſchläge theilweiſe ein, bemerkte jedoch, daß für Staatsobligationen eine Hypothek eigentlich nicht nothwendig ſei, daß das alterum tantum für die Actien der Leipziger Geſellſchaft die viel geringeren Prämien der ſchleſiſchen excluſive. Die Vertheilung des Reſervefonds gab ſie zu.

Das Directorium ladet nun unter Vorlage einer Denkschrift, aus welcher hervorgeht, daß es nicht zu ſolcher Abtretung der Bahn rathe könne, zu einer Generalverſammlung am 14. Debr. ein, und hebt zum Beweis für die Chancen der Zukunft, welche die Actionaire durch Annahme der Regierungsvorſchläge aus der Hand geben würden an, daß die Einnahmen

	1853	1854
im 1. Quartal	232,868	257,972
2. "	336,481	378,384
3. "	374,401	408,210
	943,750	1,044,566

Als ein Beitrag zur Geſchichte des deutſchen Eisenbahnweſens überhaupt mag folgender Auszug aus jener Denkschrift dienen:

„Die in der letzten Generalverſammlung der Actionaire der Leipzig-Dreſdner Eisenbahn beſchloſſene Anleihe zum Behuſe der Erweiterung der Anlagen dieſer Bahn hat ſo verſchiedenartige Urtheile über die finanzielle Lage des Unternehmens hervorgerufen, daß es jedem Actionair, in Hinblick auf die nächſte Zukunft, erwünſcht ſein muß, ſichere Anhaltspunkte zur Beantwortung der Frage über den wahren Werth der Actien der Bahn zu erhalten.

Die nachſtehende Darlegung der einſchlagenden Verhältniſſe iſt durchaus officiellen Quellen entnommen.

Es ſoll dieſelbe zunächſt daran erinnern, wie das Unternehmen der Leipzig-Dreſdner Eisenbahn ſich allmählich entwickelt hat, ſodann aber einerſeits das Verhältniß, welches zwiſchen dem Zuſtande dieſer Eisenbahn unmittelbar nach ihrer Errichtung und ihrem heutigen Zuſtande beſteht, und andererſeits das Verhältniß zwiſchen dem gegenwärtigen Zuſtande des Unternehmens und den Mitteln, durch welche derſelbe herbeigeführt worden iſt, den Actionairen vor Augen führen. Soviel als möglich wollen wir hiebei nur Thatſachen ſprechen laſſen und es dieſen überlaſſen, die Grundſätze zu rechtfertigen, von welchen die Verwaltung der Bahn geleitet worden iſt.

Zuerſt das Geſchichtliche anlangend, ſo iſt hinreichend bekannt, wie im Jahre 1835 einige Bürger Leipzigs, mit richtigem Blicke die Wichtigkeit und die Zukunft der Erfindung der Eisenbahn erſennend, den Plan faßten, die Hauptſtädte Sachſens durch das neue Verkehrsmittel in innigere Verbindung zu ſetzen, und damit den Zug der großen Handelsſtraße zwiſchen Oſten und Weſten womöglich auf immer an unſer Land zu feſſeln, denn die Gefahr war drohend, dieſe Handelsſtraße und mit ihr einen Theil des Wohlſtandes von Sachſen durch den Angriff einer größeren Eisenbahnlinie außerhalb Sachſens zu verlieren.

Unter dem Schutze und der thätigſten Förderung einer erleuchteten Regierung gelang es den, mit Hinblick auf die durch königliches Wort ihnen geſicherte Zukunft ihrer Anlage, kein Opfer ſcheuenden Unternehmern, die oft unüberwindlich ſcheinenden Schwierigkeiten zu beſiegen, und das Werk in wenigen Jahren bis zur Erreichung des Hauptzweckes zu vollenden. Denn wenn auch die gehoffte Fortſetzung der Bahn von Dreſden nach Oſten nicht ſofort ins Leben treten konnte, und vielmehr eine für Sachſen nachtheilige Concurrenzbahn entſtand, lange bevor die Bahn von Dreſden nach Wien erbaut wurde, ſo ſchloß ſich doch ſofort nach Weſten die Magdeburg-Leipziger Bahn an und die alte große Handelsſtraße war damit für Sachſen geſichert.

Indeſſen war die im Jahre 1839 vollendete Leipzig-Dreſdner Bahn keineswegs das, was ſie heute iſt. Sie trug vielmehr in gar mancher Hin-

ſicht die Spuren des Zuſtandes der Kindheit an ſich, in welchem ſich zur Zeit ihrer Erbauung das Eisenbahnweſen überhaupt in Deutſchland befand, und ſie war weit entfernt, das leiſten zu können, was, wie wir gegenwärtig wiſſen, eine Eisenbahn in ſo wichtiger Lage, die eins der Hauptglieder in dem ſeit ihrer Erbauung zu Stande gekommenen Systeme von Eisenbahnen iſt, zu leiſten hat. Hierin aber kann entfernt kein Tadel derer liegen, welche das Unternehmen bei ſeiner Entſcheidung leiteten, oder gar deſſen, der das Werk ausführte. Was letzteren anbetrifft, ſo wird unſer Vaterland nie dem Manne — Herrn Geheimen Baurath Kunz — die höchſte Anerkennung verſagen können, welcher es wagte, die Ausführung des ſchwierigen Werkes auf ſich zu nehmen, für das er weder Vorarbeiten, noch geübte Mitarbeiter fand.

Um den richtigen Standpunkt für die Beurtheilung der Leipzig-Dreſdner Eisenbahn bei ihrer Erbauung zu finden und die Mißgriffe, welche bei der Veranſchlagung der Koſten für dieſelbe begangen worden ſind, richtig zu würdigen, muß man ſich in die Zeit der Erbauung zurück verſetzen.

In dem „Zweiten Berichte des Eisenbahn-Comité zu Leipzig“ ſind die Reſultate der Ermittlungen in Bezug auf den Perſonen- und Güterverkehr niedergelegt, welche die einzige damals exiſtierende Grundlage für die Berechnung der Rentabilität der Bahn bildeten.

Der Perſonenverkehr zwiſchen Dreſden und Leipzig betrug nach Ausweis amtlicher Quellen im Jahre 1834 ohngefähr

10,000 Perſonen mit Poſt reißend,
34,800 " " anderen Gelegenheiten,

Summa 44,800 Perſonen, für welche man unter Hinzurechnung von 12 gGr. Zehrgeld für jede nicht mit Poſt reißende Perſon 99,127 R^{th} Fahrgeſt anſchlug.

Die Größe des Zwiſchenverkehrs war nicht zu ermitteln, und deſhalb der Zuſchlag des Zehrgeldes wohl gerechtfertigt.

Der directe Frachtverkehr wurde geſchätzt zu 398,500 Ctr., die mit $15\frac{1}{2}$, als der Zahl der Meilen der Bahn, multiplicirt

= 6,176,750 Meilen-Centner

geben, welche zu 196,624 R^{th} Fahrgeſt veranſchlagt wurden. Die Summe der veranſchlagten Einnahme war

295,751 R^{th}

(Fortſetzung folgt.)

Die deutſche Fabrication.

(Correſpondenz aus Süddeutſchland.)

II. *)

Ein anderer Vorwurf, den man der deutſchen Induſtrie mit Recht machen kann, betrifft ihren Mangel an Selbſtändigkeit, ihr freiwilliges, man möchte ſagen, feiges Unterordnen unter den Geſchmack und die Mode des Auslandes. Die meiſten deutſchen Fabrikanten brauchen ihr Licht gar nicht unter den Scheffel zu ſtellen und hie und da hat ſich ein ehrenhaftes Beſtreben kund gegeben, ſich ſeines ehrlichen Namens nicht länger zu ſchämen. Beſonders haben ſich bergiſche Fabrikanten in dieſer Beziehung ausgezeichnet und die Einführung von Fabrikzeichen durchzuführen geſucht, die beſonders auf ausländiſchen Märkten für das Urſprungsland von Wichtigkeit ſind. Im Allgemeinen aber verleugnet der deutſche Fabrikant ſein eigenes Product. In einer mitteldeutſchen Stadt ſollte einmal ein Lager für excluſiv deutſche Manufacte errichtet werden. Man wandle ſich zu dem Ende nach Berlin, Augsburg und Elberfeld an die dortigen größeren Seidenweber. Die Modewaaren- und Schnitwaarenhändler hörten davon und ſtellten den Fabrikanten vor, daß der Bazar nur dazu dienen könnte, die Preiſe zu drücken; denn das Publicum kaufe die Augsburger, Berliner und Elberfelder Stoffe bei ihnen für franzöſiſche Manufacte und werde auf Koſten des Handels und der Fabrication enteucht werden. Das Lager kam nicht zu Stande. Es iſt oft davon die Rede geweſen, eine unſeren klimatiſchen und ſocialen Verhältniſſen entſprechende deutſch-nationale Mode anzubahnen, den deutſchen Geſchmack von Paris zu emanzipiren. Wir halten es für ein glückliches Vorrecht der Deutſchen, daß ſie in der Freiheit mannigfaltiger, conventioneller Formen nicht genöthigt ſind, nach der Pfeife einer Haupt- oder Reſidenzſtadt zu tanzen. Es iſt auch gar nicht anzunehmen, daß Berlin oder Wien jemals in dieſer Beziehung auf das übrige Deutſchland ſo gebieteriſch zurück zu wirken vermöchten, wie Paris auf das ganze centraliſirte Frankreich. Die Abhängigkeit unſerer Mode, unſeres Geſchmackes von Frankreich hat nicht bloß ihren Grund in der Vorliebe der Deutſchen für das Ausländiſche. Die Induſtrie und die Induſtriellen thun das Ihrige, das angeerbte Vorurtheil für das Heimliche zu pflegen und zu beſtärken. Es iſt bekannt, daß die Franzoſen in der Zuſammenſtellung von Formen und Farben Meiſter ſind. Sie laſſen ſich was koſten. Der franzöſiſche Fabrikant gibt Tauſende für ein neues Muſter, für ein Model aus. Die Deutſchen thun in dieſer Beziehung ſehr wenig und

*) Vergl. Nr. 164.

verschmähen es nicht, sich mit fremden Federn zu schmücken. Nicht immer gelangen sie in dem Besiz der letzteren auf die rühmlichste Art und Weise. Es ist noch nicht lange her, als in Lyon ein Bestechungsproceß vorkam, in welchem ein Arbeiter figurirte, der von deutscher Seite bestochen war, um neue Muster zu verschaffen. Mehrere deutsche Bronzefabrikanten leisten darin noch mehr. Sie sind im Stande, eine Gruppe, Figuren u. dergl. für den zehnten Theil des Preises zu liefern, den die Sache in Paris kostet. Wo irgend etwas Neues auftaucht, suchen sie eines Exemplars habhaft zu werden, formen es ab und gießen darauf los. — Die kupfernen, gravirten Walzen, welche in den Rattendruckereien des Elsas zu den neuesten Mustern benützt werden, sind nach der Saison immer noch gut genug für Deutschland, und werden nach wie vor über den Rhein gebracht!

Hie und da sind Regierungen bemüht, neue Industriezweige einzuführen, Strohflechterei, Holzschniderei, Töpferei u. dergl. Die erste Verlegenheit, welche sich den Unternehmern in solchen Fällen aufdrängt, betrifft die Anschaffung von fremden Mustern.

Ein selbstständiges, schöpferisches Auftreten der deutschen Fabrikanten gehört immer noch zu den Ausnahmen, und das ist es doch vor allen Dingen was wir brauchen, um uns vom Auslande in Geschmacksachen unabhängig zu machen und auf neutralen ausländischen Märkten für das zu gelten was wir sind. Ein genialer, leider zu früh und auf eine tragische Weise umgekommener Fabrikant, Namens Ziehl, in Aachen, hat seinen Collegen den Weg gezeigt, welchen sie gehen müssen, um ihrem Fabrikate den gebührenden Rang im In- wie im Auslande zu erwerben. Ziehl hatte für die Fabrik, welcher er vorstand, (Beißels Wwe. Nadelabrik in Aachen) in London die große Medaille erhalten. Er warf damals die Maske ab, unter der sein Haus, gleich den andern, zu arbeiten pflegte, und klärte das Publicum durch Ankündigungen auf, welche zur Folge gehabt haben, daß das unter der Etiquette der Fabrik versandte Erzeugniß jetzt in der ganzen Welt mit den Fabriken in Nidditch und anderen Orten Englands erfolgreich concurrirt. Kaufleute und Krämer haben sich gefügt und das Publicum ist an das deutsche Fabrikat gewöhnt.

Auch an der nötigen Einheit fehlt es den deutschen Fabrikanten. Die französischen Industriellen eines größeren Fabrikationszweiges gehen in den wichtigsten Dingen mit einem gewissen Einverständnis zu Werke, theilen sich bis auf einen gewissen Punkt in die Arbeit. Das geschieht ganz besonders bei Modeartikeln. Von der deutschen Einheit hat die Londoner Industrieausstellung der Welt ein Zeugniß gegeben, und wie man schon jetzt weiß, wollen die Schwaben nichts davon wissen, im nächsten Jahr in Paris im Zollverein aufzugehn, sondern ihr eigenes Zelt aufschlagen vor, hinter oder neben dem preussischen.

Guskow hat einmal in seinen Unterhaltungen über die englischen Strikes eine Aeußerung laut werden lassen, von welcher die deutschen Fabrikanten Notiz nehmen sollten. Der Verfasser jenes Artikels über die englischen Arbeitseinstellungen sucht die Rückwirkung derselben auf Deutschland nachzuweisen, und meint, wohl mit vollem Recht, das englische Maschinenwesen werde in Folge der Strikes eine ungeheure Ausdehnung gewinnen und die deutsche Handarbeit und die deutsche Fabrikation mit alten Maschinen noch mehr entwerthen. Da kommen wir auf eine andere Schattenseite. Es ist notorisch, daß ganze Industriezweige, z. B. in Sachsen nur noch auf Kosten systematisch herabgedrückter Löhne ihr Leben fristen, daß aber ein großer Theil der Arbeiter bereits das Niveau der socialen Nothdurft unterschritten hat. Eben so häufig begegnen wir Maschinen nach alten, veralteten Systemen, die von der Leistungsfähigkeit neuer Erfindungen bei weitem überflügelt werden. Die Strikes werden die deutschen Fabrikanten zwingen, ausgebehnteren Gebrauch von den Maschinen zu machen, die alten mangelhaften zusammen zu schlagen, neue zu bauen, oder ihren auswandernden Arbeitern nachzuwandern.

Es wird erlaubt sein bei dieser Gelegenheit an eine Anekdote aus dem Hyde-Park-Palast zu erinnern. Ueber einer Schrotmühle hatte der englische Aussteller zwei Placate angebracht. Auf dem einen der letzteren war ein fettes, kräftiges Pferd abgebildet, zu dessen Füßen ein Haufen verhungertes Spagen lag; unter dieser Bilde stand mit großen Lettern: England. Auf dem andern Placat sah man einen dünnen, magern Gaul dem die Spagen lustig um die Ohren flogen; darunter Germany. Viele Zuschauer hielten das für einen faden englischen Wis, und doch lag in diesen beiden Abbildungen eine Kritik, nicht bloß unserer deutschen Landwirtschaft und Viehzucht gegenüber der englischen, sondern auch unserer Industrie. Der fette, gesunde Gaul, der mit geschrotetem Hafer genährt, sollte bedeuten, daß England groß und mächtig geworden durch die Arkwright, Whatt, Hargreaves und andere große Maschinenbauer, mit einem Worte durch die Anwendung der Maschine. Und der deutsche Gaul, dem die Rippen aus den Seiten standen, sollte bedeuten, daß unsere deutschen Gewerbe nicht eher gediehen, als bis wir uns in den Besiz guter und hinreichender Maschinen, zu den verschiedensten Zweigen der Production gesetzt haben. —

1794 wurde die Compagnie von der Beschränkung befreit, ihre bond Schuld innerhalb 1,500,000 £ zu erhalten, und autorisirt, dieselbe auf den Betrag von 2,000,000 £ und mit Erlaubniß des Board of Control für die Bedürfnisse ihres Handels um eine weitere Million zu erhöhen. De in diesem Jahre zwischen Großbritannien und den Ver. Staaten von Nordamerika geschlossene Vertrag gab den Amerikanern Freiheit in allen Artikeln, welche in den britisch-indischen Besitzungen nicht verboten sind, Handel zu treiben, gegen dieselben Sölle wie englische Unterthanen, jedoch bezüglich der Ausfuhr mit der Beschränkung, daß sie die Güter nur nach ihren eigenen Häfen in Amerika verschiffen dürfen. Wie dergleichen Gesellschaften deren Monopol dem Publikum lästig ist, es häufig für vortheilhaft findet patriotisch zu schmecken, bot damals auch die ostind. Compagnie der Regierung an, zum Kriege 3 Regimenter, jedes von 1000 Mann zu werben und zu kleiden. Die Regierung zog vor, daß die Compagnie einen ähnlichen Dienst in Gestalt eines Handgeldes für die Seeleute gewähre.

1795 im Kriege mit Holland ließ die Compagnie der Regierung 1 ihrer Schiffe, ausgerüstet je mit 54 Kanonen, welche gute Dienste leisteten. In Indien wurden zahlreiche Expeditionen gegen die holländisch-indische Niederlassungen und in England gegen das Cap der guten Hoffnung, damals holländisch, ausgerüstet. Das Letztere wurde am 16. Sept. 1795 genommen, Trincomalee auf Ceylon, Malacca und Nebeninseln wurden im August, Cochin im October 1795 genommen, die holländischen Forte zu Quinton und die Factorie zu Porca ergaben sich ohne Kampf.

1792 bis 94 beförderte die Compagnie 10,400 Mann Soldaten nach Indien und ist es eine bemerkenswerthe Thatsache, daß auf diesen Transporten nur 194 Mann und diese zum Theil durch Zufall umkamen während das Sterblichkeitsverhältniß auf gemiethten Transport-Schiffen um gleich größer war.

1795 wurde Warren Hastings nach einem langen Proceß, durch Pitt Feindschaft angeregt, ehrenvoll freigesprochen und die ostind. Compagnie zahlte nicht allein seine Vertheidigungskosten von 71,080 £, sondern gab ihm auch eine Annuität von 5000 £ im Jah. Daß Warren Hastings Recht hatte, indem er sagte, es wäre durch seine Freisprechung die Grundslosigkeit der Beschuldigung bewiesen, daß die Regierung der indischen Compagnie an Mißbräuchen und Demoralisation leide, wurde vielfach bezweifelt. Dem damaligen Kornmangel in England half die Compagnie theilweise durch ab, daß sie 5000 Schiffstonnen zum Transport von Reis aus Indien mit einem Opfer von 150,800 £ und 5000 Tonnen zum Transport von Weizen vom Cap, mit einem Opfer von 27,469 £ verwendete in allen von Indien nach England heimkehrenden Schiffen gestattete, Reis laden. Seine Opfer wurden sehr gerühmt, die Verluste scheinen aber zu beweisen, daß die Compagnie theueres Nahrungsmittel herbeischaffte als von andernwärts oder durch Private nach England gebracht wurde und daher die Handelsfreiheit mehr als die Opfer der Compagnie leistete.

1796 erhöhte die Compagnie die Interessen ihrer bond Schuld auf 5 %, obwohl sie nur 4 % zu zahlen verbunden war. Der Zweck war wahrscheinlich, den Cours dieser Papiere zu heben und hierdurch neue Anleihen vortheilhaft zu machen, deren Zinsen gelegentlich wieder reducirt werden konnten. Um diese Zeit wurden von den Engländern auch die französischen Besitzungen auf Madagascar genommen, dagegen hatte die Compagnie in den Jahren 1785 bis 1794 durch Feindesgewalt 292,778 £ = 17 s. 7 durch Secunglück 160,391 £ = 14 s. 3 d. pr. 100 £, bei einem Totalverlust von 33,210,556 £ verloren.

Bisher hatte die Compagnie keine Privatschiffe befrachtet, außer solche welche speciell für diesen Dienst und zu keinem andern Zweck verwendet wurden, so lange sie für denselben als geeignet galten, d. h. für 4 Reisen. Diese Schiffe wurden durch Leute commandirt und bemant, welche gänzlich diesem Dienste ergeben hatten. Es bestand zwischen der Compagnie und den Schiffseigenthümern keinerlei geschriebener Vertrag über die Dauer der Verwendung, jeder Theil betrachtete sich nur durch Ehre und gegenseitige Interesse verbunden; die Compagnie mietete, der Eigner vermietete, bei jedesmaligen öffentlichen Ausschreibung der Ersteren zufolge und auf Grundlage eines jedesmaligen Angebots des Letzteren stets nur für eine Reise, ohne weitere Verbindlichkeit für die Zukunft, der Vertrag wurde aber stets wie erneuert, wenn der Eigner nur an der Regel festhielt, daß kein Capitän ohne Beistimmung der Compagnie von dem Befehl eines solchen Schiffs enthoben wurde. Im Decemb. 1795 wurde dieses Verhältniß dahin abgeändert, daß alle besonders zu diesem Zwecke gebauten Schiffe für 6 Reisen bestimmt zu einem festgesetzten Preise mit Erfaz der durch Krieg verursachten Spesen gemietht sein sollten und daß die Compagnie nicht mehr zu einzelnen Reisen sondern zu solchen Engagements die öffentliche Bewerbung ausschreibe, derselben aber keinerlei Bevorzugung, sondern nur die Billigkeit der anbotenen Fracht entscheiden sollte.

Ungeachtet einer im Jahre 1702 von der Compagnie angenommenen Regel, daß Niemand in ihrem Dienst verwendet werden sollte, der Strolche oder verkaufe, veranlaßte der Vortheil des indischen Dienstes, daß Capitainstellen für eine Contractdauer von dem activen Eigner (gewöhnlich

ship's husband genannt) für einen hohen Preis, durchschnittlich für 5000 £ verkauft wurden und daß ein Capitain hierdurch als Eigenthümer seiner Stelle betrachtet wurde und zwar so sehr, daß er im Falle seines freiwilligen Abgangs vor Ablauf der 4 Reisen die Stelle weiter verkaufte oder im Fall seines Todes der Verkauf zu Gunsten seiner Erben bewerkstelligt wurde. Dieses System, welches durch die Vermehrung der für jedes Schiff bestimmten Zahl der Reisen an Ausdehnung gewinnen mußte, wurde nun dadurch abgeschafft, daß beschlossen wurde, den gegenwärtig in Dienst befindlichen Capitainen die bezahlten Summen im Verhältnis ihrer noch laufenden Dienstzeit zurückzuerstatten, jedem Capitain für jede Reise eine Abgabe von 500 £ aufzuerlegen und vor der Ernennung 10 bis 15 Jahre Dienstzeit, Qualification-Nachweis und eine Prüfung zu fordern.

Die Capitaine erhielten die Erlaubniß, bei der Fahrt von England 56 1/2 Tonnen mit Waaren, Zinn, Wolle, Kriegsmaterial, Uhren und Spielzeug ausgenommen, zu befrachten, nach China außerdem baares Geld oder edle Metalle, bis ihre Ladung 3000 £ Werth beträgt und außerdem noch 3000 £, bei der Heimreise 38 Tonnen und wenn sonst Raum übrig noch weitere 30 Tonnen mit eigenen Gütern zu laden. Auch durften die Capitaine und Officiere zwischen den indischen und chinesischen Häfen für eigene Rechnung die Schiffe befrachten gegen Bezahlung der Demurage und anderer zu bestimmenden Summen. Auf Passagiertransport genossen die Capitaine eine Provision und verdienten zuweilen noch eine Summe durch Einräumung ihrer eigenen Kajüte. Eine Reise dauerte gewöhnlich 14 bis 18 Monate, der Capitain gewann 4000 bis 5000 £ pr. Reise. Die Frachten, welche die Compagnie bezahlte, waren pr. Tonne:

Rüste u. Bay Bombay China direct Indien u. China Bengalen u. Bencoolen

	£	s.	£	s.	£	s.	£	s.	£	s.
1775	26	10	26	10	22	10	—	—	22	10
1780	38	—	38	—	35	—	—	—	35	—
1785	29	—	28	—	26	—	27	—	27	—
1790	26	10	25	10	23	10	24	10	—	—
1795	42	3	41	13	40	3	40	3	—	—

1797 wurde in Indien eine Expedition gegen die holländische Marina ausgerüstet aber nicht ausgeführt.

1798 brachte eine Collecte in Indien zur Fortsetzung des Krieges 271,833 £ ein, welche nach Europa geschickt wurden. 1798 wurde ein neuer Vertrag mit den Nabob von Dube geschlossen, welcher die Hülfstruppen auf 10,000 Mann erhöhte. 1801 cedirte der Nabob an die Compagnie Länderstrecken, deren jährlichen Bruttoertrag auf 13,523,474 Sucknow Rupien = 1,502,052 £ geschätzt wurde.

Tippoos Sultan, unzufrieden mit dem Frieden von Seringapatam (18. März 1792) veranlaßte die Franzosen von Mauritius eine Armee zu senden, welche in Mangalore landete. Diese wurde von den Engländern und ihrem Allirten dem Nizam gefangen genommen, die Engländer griffen dann den Tippoos Sultan an, eroberten Seringapatam mit Sturm, wobei jener getödtet wurde und fanden daselbst 1,600,000 Pagodas und überdies Juwelen von etwa 900,000 P. Werth. Von den Ländern des Tippoos Sultan eigneten sich die Engländer Cassara und die Districte von Coimbatore und Deramporam, mit allem Lande zwischen den Besitzungen der Compagnie in Caruatie und Malabar, sowie die Forts und besetzten Posten auf den Pässen und die Festung, Stadt und Insel von Seringapatam an, welcher Erwerb eine directe Steuer von 777,170 Pagoden jährlich eintrug, wovon 240,000 zum Unterhalt der Familien Hyder Allys und Tippoos verwendet wurden. Dem Nizam überließen sie Gebiete mit einem Betrage von 537,332 Stern-Pagodas jährlich, den Mahratten solche im Betrage von 263,957 Cauterias-Pagodas, dem Rajah von Mysore solche mit 1,374,076 Cauterias-Pagodas. (Vertrag von Mysore, 22. Juni 1799.)

1799 bedrohte Zemaun Schah Hindostan, die Engländer veranlaßten aber den König von Persien, Khorasan anzugreifen, worauf Ersterer sich schnell mit ihnen versöhnte und einen politischen und Handelsvertrag mit ihnen einging.

1800 überließ der Nizam durch Vertrag und an Stelle der bisher bezahlten Subsidien den Engländern die meist durch den Vertrag von Seringapatam und Mysore erworbenen Gebiete mit einem Ertrag, der auf 6,274,262 Rupien geschätzt ist.

Der Getreidemangel im Jahre 1799 veranlaßte die Compagnie die Privatschiffahrt zur Herbeischaffung von Reis zu ermuntern, indem sie einen Minimumpreis garantierte und den betreffenden Schiffen die Ausfuhr von Gütern aus England nach China und Indien.

1801 wurd. wegen der großen Unkosten der Regierung zu Bencoolen und von Malabar die dortige Civilverwaltung nach Madras verlegt.

In den Präliminarien des Friedensvertrages mit Frankreich, vom 1. Oct. 1801, verpflichteten sich die Engländer zur Rückgabe aller diesen abgenommenen Besitzungen, Ceylon ausgenommen. Das Cap der guten Hoffnung sollte dem Verkehre beider Parteien offen stehen.

Der Nabob von Arcos trat die Civil- und Militairverwaltung des Carnatie an die Engländer ab, gegen Bezahlung seiner Privatschulden (von 248,442 £) und gegen 1/2 des jährlichen Reinertrages, welchen die Compagnie aus jenen Ländern ziehen werde.

Im Jahre 1802 wurde mit Peishwa ein Vertrag geschlossen, laut welchem die Compagnie ihm wenigstens 6000 Mann eingeborene Infanterie als Hülfstruppen stellte und er dagegen Ländereien abtrat, deren Jahresertrag auf 2,600,000 Rupien geschätzt wurde. Im gleichen Jahre wurde dem, von seinem Throne verdrängten Guicowar Rajah in Guzerat Hülf geleistet und nach errungenem Siege demselben eine Hülfstruppe zugesichert, wogegen er verschiedene Districte mit einem Jahresertrag von 131,625 £ abtrat.

Am 17. Februar 1801 wurde in Bombay, am 30. April in Madras, eine große Menge Güter durch furchtbare Brände zerstört. In demselben Jahre räumte die Compagnie ein, daß die Privatschiffahrt, anstatt wie bisher 3000, nun 5000 Tonnen und mehr Privatgüter aller Art, Salpeter und Stückgüter ausgenommen, verschiffen dürfe und daß sie die Schiffe mit Ladung versorgen wolle, wenn Privataufseute dies ablehnten.

1803 wurde die Compagnie mit den Mahratten-Fürsten Scindeah und Bounsla in Krieg verwickelt, überwältigte diese aber rasch und schloß am 17. December einen Frieden mit Bounsla, dem zu Folge ihr dieser die Provinz Cuttacl mit Distrikt und Fort von Balasore und alle „Territorien, deren Einnahmen er bis jetzt bezogen“, abtrat, sich auch verpflichtete, keinen Franzosen, Europäer oder Amerikaner ohne Einwilligung der Compagnie in seine Dienste zu nehmen. Mit dem Scindeah wurde am 30. Decemb. ein Friedensvertrag geschlossen, durch welchen er alle seine Forts, Länder und Rechte in der Doob, im nördlichen Hindostan, zwischen dem Ganges und Jucema, ebenso Baroach im Guzerat, Admednughur im Deccan und alle Länder südlich der Adjunter-Hügel, einschließlich der Districte zwischen diesen und dem Godaveryfluß abtrat, auch alle Ansprüche an den Kaiser Schah Alum aufgab und auf Verwendung von Europäern in seinen Diensten verzichtete.

Auf Ceylon, welches 1799 als Kroncolonie unabhängig von der ostind. Compagnie constituirte wurde, griff der König von Candy 1803 die englischen Besitzungen an, eine englische Armee nahm jedoch seine Hauptstadt, diese Eroberungen wurden aber des ungesunden Klimas wegen wieder aufgegeben.

1805 zwangen die Geldverlegenheiten der Compagnie diese, die Regierung um Zahlung verschiedener Vorschüsse und Auslagen im Kriege anzugehen, sie machte eine Rechnung von 5,570,336 £ ab, die aber durch Gegenrechnung auf 2,300,000 £ reducirt, 1805 und 1806 auch zum Theil bezahlt wurde.

1806 wurde die East India Dock Company gegründet und allen Schiffen mit Ladung von Ostindien und China für die nächsten 2 Jahre zum Geleze gemacht, daselbst bei Strafe von 500 £ zu laden, diejenigen ausgenommen, welche von den Zollbehörden nach Long Reach gewiesen worden. Nach Indien und China gehende Schiffe hatten die Wahl in den Dock's oder unter Limehouse Creek zu laden. Keine anderen Schiffe als die im indischen Handel durften in dem Dock laden.

1807 vergrößerte die ostind. Compagnie ihre Bondschuld um neue 2,000,000 £.

1808 richtete die Compagnie eine Petition an das Unterhaus, vorstellend, daß sie in Finanznoth sei, nicht durch eigene Schuld, sondern durch die Kriegereignisse, durch die Anleihen zu hohem Zinsfuß, welche sie in Indien machen mußte, durch den Umstand, daß in den letzten 10 Jahren ihre Auslagen die Einnahmen um 2,433,185 £ überschritten, durch das Steigen von Fracht und Demurage, welches in 14 Jahren 7 Millionen Mehrauslagen verursacht, durch das Steigen der Einkaufspreise von (jährlich im Betrage von 1,690,000 £) ausgeführten britischen Erzeugnissen, deren Verkaufspreise nicht höher gegangen, durch die viele Baarschaft, welche sie von England ausgeführt, anstatt im Geschäfte in Kriegsrüstungen verwenden mußte, durch den geringen Betrag überseischer Producte, auf welchen dem zu Folge ihre Einfuhr beschränkt war.

Sie verlangte daher Hülf von dem Parlament und hob hervor, daß sie außer der indischen Schuld, welche naturgemäß den indischen Besitzungen zur Last falle, nur 9,122,624 £ Schulden aber 19,420,623 £ Activa in Europa habe.

Die Petition hatte die Prüfung der Forderungen zur Folge, welche die Compagnie an die Regierung machte und die unter den Activen mit 2,460,000 £ aufgeführt waren. Es wurden von dieser Summe vorläufig nur 1,500,000 £ anerkannt und bezahlt, der Rest blieb weiterer Erörterung vorbehalten.

1808 mußte die Compagnie mit Gewalt den Rajah von Travancore zur Bezahlung der seit mehreren Jahren schuldigen Gelder für die früheren Kriege und für Truppencontingente zwingen. Auch nahm eine Abtheilung der Madras Armee die dänische Besetzung Tranquebar und in Bengalen ergab sich Serhanpore den britischen Truppen.

1807 bis 1809 gingen 14 Schiffe mit 1,048,077 £ Compagnie-Eigenthum, theils durch Sturm, theils durch Feindeshand verloren. Auf Grund dieser Verluste und anderer nahm die Compagnie 1810 abermals die Hülf des Parlaments in Anspruch, welche ihr auch durch ein Darlehen von 1,500,000 £ gewährt wurde.

Den 10. December 1810 wurde Isle de France und Bourbon, die letzten Besitzungen der Franzosen in den östlichen Meeren, von den Engländern genommen.

1811 erhielt die Compagnie die Erlaubniß, weitere 2 Millionen £ Bondschuld zu creiren, um den Uebertrag ihrer indischen Schuld, auf welcher 8 bis 10% Zinsen jährlich lasteten, nach England zu erleichtern. Im gleichen Jahre wurde der ganze holländische Antheil von Java in Besitz genommen. In diesem Jahre hatte die Compagnie 104 Schiffe mit 90,272 Tonnen in ihrem Dienste. Von 1770 bis 1811 hatte der indische Dienst den Bau von 224 Schiffen und 202,961 Tonnen auf der Themse veranlaßt.

Im Jahre 1813 erhielt die ostind. Compagnie einen neuen Charter für 20 Jahre und zwar aller wohlberechtigten Widersprüche der Kaufleute ungeachtet mit Fortsetzung des Monopols des chinesischen Handels (bis 10. April 1831 und 3 Jahre Kündigung von da an) und der Handel mit Indien wurde nur insoweit freigegeben, daß Private direct mit den Präsidenschaften von Calcutta, Madras, Bombay und Penang handeln, Schiffe unter 350 Tonnen verwenden und Küstenhandel in Indien und China nur mit Erlaubniß der Compagnie treiben durften. So gering diese Erleichterung war, konnte doch schon im Jahre 1821 das Comité der Lords über den fremden Handel berichten, „daß seit Freigebung des Handels der Absatz britischer Erzeugnisse, namentlich an die Eingeborenen in Indien, eine ungeheure Vermehrung erfahren, der von Baumwollenwaaren allein sich veranfacht und der Werth der Gesamttausfuhr dahin sich von 870,177 £ im Jahre 1814 auf 3,052,741 £ im Jahre 1819 vermehrt habe. Dies geschah ungeachtet die Agenten der Compagnie ihre Autorität auf jede Weise geltend machten, die Interessen der Privathändler und ihren Verkehr in Indien zu beeinträchtigen.

Die günstigsten Erfahrungen, welche die Freiheit des Handels überall und jederzeit gewährt, führten dahin, daß endlich durch den Charter vom 28. August 1833, gültig bis letzten April 1854, der Compagnie nicht nur das Monopol des Handels, sondern auch die Befugniß dazu mit wenigen Ausnahmen entzogen und sie darauf beschränkt wurde, die indischen Besitzungen „in trust“, d. h. als Beauftragte der britischen Regierung zu verwalten.

Verkehrsverhältnisse in Böhmen.

Der Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer in Budweis, deren Secretär bekanntlich der auch bei uns hochgeschätzte Herr C. Koback ist, bringt ein reiches statistisches Material und höchst interessante Bemerkungen über die Production und den Verkehr in diesem Kammerbezirke.

Dieser Bezirk hat nach der Zählung von 1851: 594,483 Einwohner oder 3765 auf 1 □-Meile. Von dieser Bevölkerung gehören ca. 26% der Gewerbe-, Handel- oder Staatsdiensttreibenden, 73% der landbauenden Industrie an. Von den 1,593,794 Joch der Oberfläche sind 697,222 Jocher, 227,322 Wiesen, 7724 Gärten, 155,980 Hutweiden ohne und 3325 mit Holznutzung, 452,309 Hoch-, 1601 Niederwald, 1464 Frisch-Aecker, 7015 Bau-Area, 28,287 Straßen und Plätze, 8402 Gewässer und Sümpfe, 3140 Döhungen.

Mineralische Producte hat der Kammerbezirk wenige, Braunkohlen wurden 1853: 13,079 Kübel, Torf ca. 6 Mill., Ziegel, Graphit 38,022 Ctr., andere Mineralien aber nicht in nennenswerthen Quantitäten gewonnen.

Eine große Bedeutung hat die Waldkultur, denn der Bezirk liefert jährlich 600,000 Klafter, welche der Bericht auf 3 fl. pr. Klafter am Stamm oder 4 fl. am Verbrauchsort schätzt. Die Wälder dieses Bezirkes haben viel mit Wind- und Schneebüchen, mit Insectenschaden und Krankheiten zu kämpfen. So hat ein Orkan am 15. Dec. 1853 in den Neuhauser Wäldungen allein 40,000 Klafter gestürzt.

In dem Kreise befinden sich 400 Brettsägen, Industrie und Schifffahrt bieten einen reichlichen steigenden Absatz.

Der durchschnittliche Werth eines Joches Wald wird von dem Bericht auf 100 fl. geschätzt, während Aecker à 160 fl., Wiesen à 160 fl., Gärten à 200 fl., Hutweiden à 35 fl., Frisch-Aecker à 15 fl. berechnet werden, nach welchem Verhältniß der Gesamtwert der der Landwirtschaft gewidmeten Bodens 202,061,000 fl. wäre.

Die Production wird auf 808,000 Megen Weizen, 1,963,428 M. Roggen, 1,115,428 M. Gerste, 1,855,000 M. Hafer, 1286 M. Mais, 17,143 M. and. Getreide, 185,428 M. Hülsenfrüchte, 2,348,855 M. Kartoffel geschätzt. Der Kleebau ist im Zunehmen, Rüben werden jetzt auch zur menschlichen Nahrung gepflanzt. Guano aus Chilisalpetre kommt zu theuer im Verhältniß zu anderen Düngmitteln, Knochen sind wohlfeil, meistens nicht mehr als 1 fl. pr. Ctr., während sie in Sachsen das Dreifache kosten, es fehlt aber an Mählen, welche sie zerstampfen, mit der Sauche wird von dem Unverstand der Bevölkerung in den Dörfern die Luft verpestet, während sie auf den Feldern fehlt. Die Düngmethode ist also unvollkommen.

Die Bearbeitung der Felder geschieht vorzugsweise mit dem Raucharlo, einer Pflugmaschine, welche seit 1830 dort die meisten anderen Arten verdrängt hat und vielfach auch im Ausland vorgezogen ist. Mehrere Maschinenfabriken des Kreises und seiner Nachbarschaft machen nur Aeckergeräthe und große Bewollkommung ist in dieser Beziehung bemerkbar.

Die Drainage wird in Böhmen seit alten Zeiten durch den sogenannten Roggenbau, mit Steinen gemauerte Kanäle, betrieben. Das neue Röhrensystem findet aber jetzt allgemeine Anwendung und steht nur noch der Mangel eines Gesetzes, die Röhren durch fremde Felder zu führen, im Wege. In Siegelfabriken des Kreises werden Drainröhren bereits nach dem Whitehead'schen System gepreßt. In Wittingau berechnet sich die Herstellung von 1000 St. 1¼ zöllig Röhren sammt Muffen auf 6 fl. 32 kr.

Bei den kleineren Grundbesitzern ist die Dreifelderwirthschaft noch üblich, daher Mangel an Futter, unzureichende Ernährung des Viehes und Düngermangel, daher auch der Bodenertrag und der Viehstand nicht genügend.

Das System des Fruchtwechsels begegnet der Schwierigkeit, daß die Feldfluren so zerstreut liegen, daher mit Sehnsucht ein Gesetz, bezüglich der Arrodierung erwartet wird.

Landwirtschaftliche Credit- und höhere Bildungsanstalten fehlen. Letzterer steht die Sprachverschiedenheit entgegen.

Die Fruchtpreise im Vergleich mit den Vorjahren waren in Budweis per Niederösterreich. Megen in Wiener Währung: (1 = 8 Sgr.)

Jahr	Weizen		Roggen		Gerste		Hafer	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1838	5	53	4	4	3	4	2	13
1839	7	36	5	7	4	20	2	11
1840	7	34	5	1	4	—	2	34
1841	6	30	3	47	3	19	2	37
1842	6	—	4	11	3	32	1	51
1843	8	42	5	54	4	49	2	23
1844	7	31	5	20	4	15	2	34
1845	8	12	6	20	4	46	2	59
1846	10	52	8	2	6	32	3	52
1847	13	25	9	34	7	34	3	42
1848	8	49	5	33	4	40	2	35
1849	8	10	4	26	3	48	2	59
1850	7	47	4	28	3	57	2	48
1851	10	5	7	13	6	21	3	39
1852	12	3	10	2	8	31	4	54
1853	12	22	9	4	8	34	4	51

Erbfen galten im Durchschnitt von:

	1851	1852	1853
pr. Strich	11 fl. 21 kr.	20 fl. 40 kr.	20 fl. 12 kr.

Kartoffeln	6 "	51 "	4 "	23 "
------------	-----	------	-----	------

Der Viehstand zählte 1853: 16,273 Pferde und Füllen, 118,449 Hornvieh 22 Mauthiere und Gel, 167,854 Schafe, 5412 Ziegen, 45,852 Schweine, wonach mit Ausnahme der Letzteren alle Arten seit einigen Jahren sich vermehrt haben. Die Zählungen betrachtet der Bericht als ungenau. Der Futterbedarf wird auf 21,516,576 Ctr., der Strohbedarf auf 4,040,650 Ctr. berechnet. Nach den Schätzungen der Futterproduction liefert diese nur 12,380,000 Ctr. und auch die Wahrnehmung bestätigt deren Unzulänglichkeit.

Salz wird verhältnißmäßig kaum $\frac{1}{200}$ der Menge verfüttert, die in England zu diesem Zwecke gebraucht wird, was dem hohen Preise des Viehsalzes zugeschrieben ist.

Nach den Budweiser Märkten berechnet sich der Preis eines Ochsen auf 80 bis 125 fl., einer Kuh auf 40 bis 60 fl., eines Schweines 5 bis 12 fl. Die Fleischpreise waren in Budweis pr. B in Wiener Währung: Rindfleisch 22¼ bis 24 kr., Kalbfleisch 20 bis 24 kr., frisches Schweinefleisch 33 bis 36 kr., geräucherter Schweinefleisch 1 fl. 6 kr. bis 1 fl. 12 kr. u.

Wild ist noch zahlreich, mindert sich jedoch je mehr die Holzpreise steigen und die Waldpflege als vorthelhaft erscheinen lassen.

Fischerei hat einen bedeutenden Umfang und es ist von Interesse, aus den Rechnungen der 5000 Joch umfassenden Teichwirthschaft der fürstlich Schwarzenberg'schen Besitzung Wittingau zu ersehen, daß der Preis pr. Ctr. in fl. C.-M.

	1851	1852	1853
Karpfen	10 fl.	13 fl.	13 fl.
Hechte	12 "	14 "	15 "
Schille	13 "	14½ "	16 "
Schleien	10 "	14½ "	13 "

Was das Handwerk anbetrifft, so wurden 1853 im Kreise 13,861 Selbstständige gezählt = 23 auf 1000 Bewohner oder 200 Familien.

Die Fabrikindustrie betreffend, so producirten 7 Hütten:

	Roheisen	Gußwaaren	Stabeisen
1852	37,969 Ctr.	12,511 Ctr.	32,254 Ctr.
1853	49,329 "	15,151 "	37,536 "

die geringere Production im Vorjahre ist theilweise dem Wassermangel zuzuschreiben.

Wahrscheinlich sind die Gußwaaren gleich aus dem Erze hergestellt, jedoch meint der Bericht, die Guß- und Stabeisenmenge auch daraus erklären zu können, daß die Hütten altes Eisen zu kaufen.

Senfenhammer gibt es 3.

Die Glasfabrikation zählt 13 Fabriken mit 699 Arbeitern. Von den beiden Hütten Silberberg und Bonaventura wird angegeben, daß der Glasmacher nach Zahl der erzeugten Schocke, der Glaschleifer nach dem Stück bezahlt wird, jener sich auf 6 bis 7 fl., dieser auf 5 bis 6 fl. stellt. Die anderen Arbeiter sind im Wochenlohn bezahlt und zwar der Schmelzer mit 6 fl., der Pochermann und Modellmacher mit 5 fl., die anderen mit 2½ bis 3 fl. C.-M.

In Ermangelung von Buchenholz wird zum Schmelzen nur Fichtenholz, zur Arbeit selbst nur Tannen- und Kieferholz verwendet.

Die Glasfabrikation macht Fortschritte in der Vollkommenheit, der Absatz hat 1853 gestockt. Die hohen Preise von Holz und Pottasche sind hinderlich.

Die Steingutfabriken leiden und haben ihre Production beschränkt, seitdem das sogenannte wohlthätige Hausirgefäß erschienen und den Hausirern verboten ist, die Waare auf offenen Karren im Lande herumzuführen.

Bedeutend ist die Bleistiftfabrikation von E. & C. Hardmuth in Budweis mit 140 Arbeiter.

Von zwei Zündholzfabriken ist eine im Juli abgebrannt. Jede derselben verarbeitet jährlich ca. 800 Klafter weiches Scheitholz! Die Freigebung von Zündwaaren durch den Handelsvertrag mit dem Zollverein kommt diesen Fabriken sehr zu statten.

5 Baumwollspinnereien mit nur 35,834 Spindeln erzeugten 1852: 6533 Str. Garn, die Baumwoll-Weberei wird 1853 auf die Hälfte geringer als 1852 geschätzt und mußte der Lohn dieser Weber herabgesetzt werden.

Leinengarn, welches in zwei mechanischen Spinnereien verfertigt wird, litt 1853 an Absatz. Eine Röstanstalt nach der Schenk'schen Warmwassermethode ist in Sölnau errichtet worden.

Außer 308 Tuchmachermeistern zählt der Bezirk 5 Fabriken, welche etwa 6000 Stück jährlich liefern.

Von anderen Fabriken sind zu erwähnen: eine Parquett-, eine Maschinen-, 1 Rübenzucker-, 1 Kali-, 1 Knopferextract-Fabrik.

Von Kaufleuten und Krämern zählt der Bezirk 4774, also 1 auf 25 Familien.

Die Schifffahrt auf der Moldau, meist so betrieben, daß die Schiffe in den unteren Elbgegenden verkauft werden, transportirt jährlich ca. 300,000 Str., 2/3 Salz, 1/3 andere Güter auf der Moldau abwärts und beschäftigte 1853 472 Schiffe.

Der Verkehr auf der Linz-Budweiser Eisenbahn war 1853:

	nach Linz	von Linz
Brennholz	494 Klafter	Salz..... 396,180 Str.
Steinkohlen	7,200 Str.	Mehl..... 50,608 "
Getreide	66,481 "	Kaufmannsgüter ... 81,495 "
Kaufmannsgüter	132,256 "	

außer dem Verkehr auf kürzeren Strecken.

Die Auswanderung aus dem Budweiser Kreise wird im Jahre 1853 auf 1000 Menschen nach Amerika geschätzt. Illusionen über amerikanische Verhältnisse scheint der Hauptbeweggrund. Die Kammer glaubt, daß ein Verein, wie der für deutsche Auswanderungs- und Colonisations-Angelegenheit in Berlin durch die Aufklärung, welche er erteilt, am meisten zur Verminderung der Auswanderung beitragen würde.

Die Kammer erklärt den Bau einer Eisenbahn von Budweis nach Pilsen als eine Lebensfrage.

Der Bericht schließt mit einer geistvollen Schlussbetrachtung, in welcher das wirtschaftliche Gedeihen des Kreises an die Entwicklung der dortigen Landwirtschaft geknüpft wird.

Buchhandel in Griechenland.

Wenn auch vielleicht die Beziehungen und Verhältnisse des Buchhandels an und für sich d. Bl. weniger nahe liegen, dazu auch noch kommt, daß von einem Buchhandel in Griechenland, wie ein solcher namentlich in Deutschland stattfindet und wie er daselbst sich ausgebildet und entwickelt hat, noch zur Zeit nicht die Rede sein kann, so mag es doch ausnahmsweise gestattet sein, hier einen nicht oberflächlichen Blick auf den Büchermarkt in Griechenland zu werfen. Und wenigstens ist so viel gewiß, und es muß daher anerkannt werden, daß die Beziehungen der Literatur gerade in Griechenland von besonderer Wichtigkeit sind, indem sie in ihren Wirkungen über die politischen Grenzen Griechenlands hinausreichen und ebenso die gesammte Türkei und die jonischen Inseln, als überhaupt alle jene Länder umfassen, wo Griechen wohnen. Es ist dies eine Eigenthümlichkeit des griechischen Stammes und der griechischen Rationalität, daß die Griechen aller Orten an der Bewegung und an der Entwicklung des geistigen und literarischen Lebens, das begreiflicher Weise auch gegenwärtig wieder, wie im Alterthume, besonders von Athen und namentlich von der Universität daselbst

ausgeht, einen gleichmäßigen Antheil nehmen, und daß gerade in dieser geistigen Bewegung eine gewisse Einheit des Griechenstammes und der griechischen Nationalität in gleicher Weise sich offenbart, wie in der Uebereinstimmung der Wünsche und Bestrebungen der Griechen in Ansehung ihrer politischen Zukunft. Die Beziehungen des griechischen Handels, der in letzter Zeit, trotz mancher feindlicher Einflüsse und störender Hemmnisse, in wunderbarer Weise zu einer anerkannterwerthen Macht sich gestaltet und durchgearbeitet hat, sind den geistigen und politischen Bestrebungen der Griechen früher nicht fremd geblieben; vielmehr greifen gerade in Griechenland und in dem Leben der griechischen Nation alle einzelnen Triebfedern einer geistigen Bewegung gleichmäßig in einander, und alle einzelnen Räder der großen Maschine arbeiten nach einem Ziele hin.

Die nachstehende statistische Tabelle, welche die Jahre 1850, 1851 und 1852 umfaßt, und über die literarische Thätigkeit der Griechen in Griechenland, auf den jonischen Inseln, in der Türkei und sonst in Europa sich erstreckt, gewährt in den Zahlen der im Druck erschienenen Bücher, Zeitschriften u. s. w., welche die Tabelle enthält, ein Bild der geistig-literarischen Thätigkeit im Oriente, die in einem jeden Jahre, wenn auch vielleicht im Einzelnen bald steigend, bald fallend, doch im Wesentlichen sich fortwährend wiederholt, und dieses Bild gibt in verschiedenen Beziehungen zu interessanten Betrachtungen Anlaß.

	1850	1851	1852
Politische Zeitungen	47	46	36
Litterarische Zeitschriften	5	5	6
Wissenschaftliche Zeitschriften	1	1	3
Griechische Litteratur und Archaeologie	6	8	6
Römische " " "	1	2	—
Italienische " " "	—	2	1
Französische " " "	1	1	3
Englische " " "	—	1	—
Judische " " " (Uebersetzung) ..	1	1	1
Theologie	2	15	27
Philosophie	4	2	—
Geschichte und Biographie	4	5	9
Geographie und Reisen	5	3	5
Politik	2	5	2
Verwaltung, Polizei, Finanzen	—	4	—
Industrie und Handel	—	1	1
Rechtswissenschaft	2	—	5
Medicin	2	—	6
Mathematik	2	1	1
Kriegswissenschaft	1	1	—
Elementar- und Volksschriften	3	10	9
Poesie	19	23	17
Romane und Novellen	6	6	3
Politische Reden und Broschüren	8	27	11
Lob- und Leichenreden ic.	16	11	9
Kalender, Prophezeiungen ic.	3	7	6
Lithographie, für sich bestehend	1	—	—
	142	188	164

Zu bemerken ist jedoch, daß diese Tabelle, namentlich was das Jahr 1852 anlangt, mangelhaft ist, da es diesfalls an den erforderlichen Notizen gefehlt hat. Uebrigens gehören von den 164 Druckschriften des Jahres 1852 dem Königreiche Griechenland 120, den jonischen Inseln 29, der Türkei 7 an; 8 vertheilen sich auf Venedig und London.

Litteratur.

Die Seeschifffahrt Preußens.

Unter diesem Titel ist von dem Polizeiaffessor E. Mahnke zu Stettin, „eine systematisch geordnete Sammlung aller auf die preussische Seeschifffahrt Bezug habenden gesetzlichen Bestimmungen und Erlasse“ erschienen. -- Stettin 1854, Selbstverlag. Der Inhalt der Schrift zeigt auf den ersten Blick, wie complicirt die preussische Schifffahrtsgesetzgebung dormalen ist, wie die Vorschriften des Landrechts, der Erwerbs- und Steuergesetzgebung durch Cabinetsordres, Finanzministerial-Beschlüsse, Regierungsausweisungen, Instruktionen für Consularbeamte ic. bald ausgedehnt und ergänzt, bald abgeändert und beschränkt worden sind. Schon allein dieser Umstand motivirt vollkommen das Bedürfnis einer Zusammenstellung wie die vorliegende. Die Handels- und Schifffahrtsverträge Preußens und des Zollvereins, so wie die Vorschriften über die Schifffahrt auf dem Rhein, hat der Verfasser aus Gründen der Raumersparnis nicht aufgenommen, was wohl in Beziehung auf den ersten Punkt zu desideriren wäre. Im übrigen gibt das Buch überall den Originaltext der Gesetze und sonstigen Verfügungen, so daß Jeder, der wissen will, was in Beziehung auf irgend einen Punkt der preu-

Fischen Schiffahrtsgesetzgebung Rechtens ist, die erwünschte Auskunft leicht Erlangen kann.

Aus dem reichen Inhalt der Schrift können wir hier nur Einiges bemerken. Als preussische Schiffe, und als berechtigt zur preussischen Flagge, werden diejenigen betrachtet, welche nachstehende Urkunden bei sich führen:

- den Beilbrief,
- den Meßbrief und
- die Musterrolle.

Aus dem Beilbrief muß nicht allein erhellen, wann, wo und von wem das Schiff erbaut wurde, sondern insbesondere auch, daß sämtliche Eigenthümer des Schiffs ihre Eigenschaft als preussische Unterthanen nachgewiesen haben, sowie welche Antheile dieselben an dem Schiff besitzen. Bei auswärts erbauten Schiffen muß der Erwerbstitel durch preussische Unterthanen ausdrücklich vorgemerkt sein. Die königl. Postschiffe erhalten nur besondere Abfertigungspapiere, wodurch sie als solche legitimirt sind.

In dem Abschnitt über Seeversicherungen ist lediglich der allgemeine Plan Hamburgischer Seeversicherungen abgedruckt, und am Schlusse nur bemerkt: „Nach vorstehendem Plan werden in den diesseitigen See- und Handelsplätzen die Seeversicherungen abgeschlossen und finden die landrechtlichen Bestimmungen nur subsidiarisch Anwendung.“ Wie die subsidiäre Anwendung in Einklang gebracht werden solle mit den Bestimmungen des Landrechts über Havarie etc., ist uns nicht ganz klar.

Auf den sonstigen Inhalt des Buches können wir natürlich hier nicht specieller eingehen, als da sind: Vorschriften über die Annahme und Entlassung des Schiffsvolks, die Handhabung der Mannszucht, die Anwendung farbiger Lichter, das Lootsenwesen, die Schiffahrtspolizei, die Beziehungen der Rheder, Schiffer und Befrachter, Havarie, Bodmerei, Standungsfälle, Musterung der Mannschaft etc. etc.

Auch die Vorschriften über das gesammte Mäklerwesen hat der Verfasser aufgenommen, obschon eigentlich wohl nur diejenigen über die Schiffsmäkler hierher gehören. Bei dieser Gelegenheit erfahren wir denn auch, daß die mannigfaltigen Bestimmungen über das preussische Mäklerwesen und die Lootsenpolizei in Preußen selbst nicht mehr für zeitgemäß gehalten werden, und hiernächst der Publication einer bereits ausgearbeiteten Verordnung über diese Gegenstände entgegengeesehen werden kann.

Rechtssfälle.

Ein, auf einen sächsischen Kaufmann gezogener, in Leipzig domicilirter Wechsel, ging vor dem Verfalltage verloren. Der Eigenthümer ließ ihn amortisiren und klagte nach beendigtem Amortisationsverfahren, in dem sich kein Inhaber gemeldet hatte, gegen den Acceptanten auf Zahlung im Wechselproceß. Der Acceptant erkannte seine Schuld nicht an. In Uebereinstimmung mit den beiden untern Instanzen wies das Ober-Appellations-Gericht in Dresden die Klage zurück. In den Gründen wird unter anderem ausgeführt:

Die von dem Kläger zur Einleitung des Amortisationsverfahrens beigebrachte Bescheinigung über seinen früheren Besitz und den Verlust des Wechsels brauche der Acceptant nicht gegen sich gelten zu lassen. Er könne vielmehr einen vollen, gegen sich direct geführten Beweis derjenigen Thatfachen fordern, welche den alleinigen Grund seiner Verbindlichkeit abgeben. Daraus folge, daß, wenn er seine Schuld nicht freiwillig zugestehet, in Ermangelung des Originals der Wechselurkunde der Wechselproceß, der sich wie jeder Executivproceß auf die Urkunde stütze, unzulässig sei,*) und nur von einem Verfahren im ordentlichen Proceß die Rede sein könne. Dem widerspreche namentlich auch der Art. 73 der Wechselordnung nicht. Denn, wenn darnach der Acceptant auch sogar während des Amortisationsverfahrens gegen Sicherstellung Zahlung leisten müsse, so sei damit doch keineswegs gesagt, daß diese Verbindlichkeit im Wechselproceß erzwingen werden könne. Hierzu komme im vorliegenden Falle, daß dem Kläger überhaupt kein wechselmäßiger Anspruch mehr zustehet. Denn da der Wechsel ein domicilirter gewesen, so hätte Kläger wegen der Vorschrift im Art. 43 der Wechselordnung nur dann an den Acceptanten einen Anspruch nach dem Art. 73 gehabt, wenn er über die von Seiten des Domicilirten verweigerte Zahlung einen Protest hätte erheben lassen. Die Erhebung eines solchen Protestes sei durch den Verlust des Wechsels eine Unmöglichkeit gewesen,**) und somit sei mit diesem Verluste jedes Recht gegen den Acceptanten aus dem Wechsel fortgefallen. Es bliebe lediglich ein Anspruch nach Art. 83 auf dasjenige, womit der Acceptant zum Schaden des Klägers sich bereichern würde, übrig, und dieser Anspruch eigene sich nur zur Verfolgung im gewöhnlichen Civilproceß.

*) Consequent müßte man den Wechselproceß, ohne Unterschied, ob der Acceptant seine Schuld anerkennt oder nicht, im Falle der Originalwechsel nicht beschafft werden kann, ausschließen.

Der Einsender.

**) Die Richtigkeit dieser Behauptung erscheint zweifelhaft. Warum sollte der Eigenthümer des Wechsels nicht nach Einleitung des Amortisationsverfahrens

Versicherungswesen.

Dreißigste Schluß-Bilanz der k. k. priv. Azienda Assicuratrice in Triest über die Geschäfte im Jahre 1853.

Fl. 253,803,129. 7	an Versicherungen, welche aus der Schlußbilanz übertragen werden, mit einem Prämienbetrag von	fl. 502,968. 3.
	Prämienbetrag der geschlossenen 62682 Versicherungen nach Abzug aller Vergütungen wegen Rücknahme u. Abänder. von Pol., Gegenvers., Mäklergebühren, Agent. Prov. etc., als	
	a. Landversicherungen.	
" 530,390,744. 20	versicherte Summen	" 821,917. 5
Fl. 784,193,873. 27	zusammen, von welchen	fl. 1,324,886. 3
	fl. 316,739,783. 7 erloschen und	
	" 54,358,145. 52 zurückversichert	
" 371,097,928. 59		
Fl. 413,095,944. 28	demnach noch laufen, wogegen jedoch d. entfall. Präm. Quozient. aufs Neue übertragen werden mit	" 622,112.
	Land-Präm. für 1853	fl. 702,774. 2
	b. Seeversicherungen.	
" 855,402. 40	an Versicher., welche aus der 29. Schlußbilanz übertragen werden, mit einem Prämien-Betrag von	
	fl. 22,049. 24	
" 7,009,740. 19	vers. Summe	" 111,648. 45
Fl. 7,865,142. 59	zusammen, wovon	fl. 133,698. 9
	fl. 6,051,457. 39 erloschen und	
	" 782,850 rückversichert	
" 6,834,307. 39		
Fl. 1,030,835. 20	demnach noch laufen, wogegen jedoch die entfallenen Prämien-Quozienten aufs Neue übertragen werden mit	fl. 29,379. 23
	See-Prämien für 1853	" 104,318. 4
		fl. 807,093. 1
	Erträgnisse der Capital-Anlagen der bereiten Geldmittel nach Abzug der an die Actionäre gezahlten Interessen von 4 % auf die Einlage von fl. 100 pr. Actie und der bezüglichen Zinsen von den im Portefeuille befindlichen Wechseln	fl. 28,067.
		fl. 835,160. 1
	Schadenvergütungen betreffend:	
	a. Landversicherungen	fl. 420,466. 40
	b. Seeversicherungen	" 171,292. 32
		fl. 591,759. 12
	Bewaltungskosten in Triest und bei allen Agentchaften, nämlich:	
	a. Gehaltszulagen	fl. 18,890. —
	b. Post- und Reisepesen	
	Drucksachen, Miethe,	
	Einkommensteuer etc.	fl. 30,366. 32
		fl. 49,256. 32
		fl. 641,015. 4
	Gewinn aus den Geschäften des Jahres 1853	fl. 194,144. .

rens wie vom Acceptanten selbst, so auch vom Domiciliten gegen Sicherstellung Zahlung fordern, und also Mangels Zahlung protestiren lassen können? Regmäßig fordert der Protest allerdings Vortagung des Wechsels; sie ist al ebenso zur Erhebung der Wechselsumme nöthig (Art. 39); es fragt sich, ob Art. nicht auch für den Protest gegen den Domiciliten davon hat dispensiren wollen? Wird die Behauptung des D. u. G. auf Sachsen beschränkt, dann erscheint unzweifelhaft richtig. Denn nach dem sächsischen Geses vom 24. Decbr. 18 darf die Einleitung des Amortisationsverfahrens erst sechs Monate nach d Verfalltage geschehen, und damit ist die rechtzeitige Protesterhebung dem Domiciliten nach Einleitung des Amortisationsverfahrens allerdi unmöglich. Ob diese Bestimmung des Geses vom 24. December 1850 w aber im Sinne der Wechselordnung ist?

Der Einsender

Es verlautet, daß die preussische Regierung ausländischen Gesellschaften, welche bisher noch nicht concessionirt sind, gestattet, in Memel Versicherungen abzuschließen und daß sie in Aussicht stellt, solche Gesellschaften in der Folge für die ganze Monarchie concessioniren zu wollen. Es ist vorauszusehen, daß die soliden ausländischen Gesellschaften sich nicht hierauf einlassen werden, denn Memel und die Provinz Preußen überhaupt wurde von jeher als ein ungünstiges Gebiet für das Versicherungswesen betrachtet und die Zusicherung künftiger Concessionirung für die ganze Monarchie hat erst Werth, wenn sie zur Thatsache geworden ist, wie das Schicksal des deutschen Phönix beweist, für welchen amtlich von Regierung zu Regierung die Concessionirung zugesichert war, für den Fall, daß die päpstliche Regierung preussische Gesellschaften zur Versicherung zulassen wolle, die Zusicherung aber nicht gehalten wurde, nachdem diese Zulassung stattgefunden hatte. Für die Versicherungen in einer einzelnen Stadt allein eine Agentur zu errichten, kann keine Rechnung geben, die Gesellschaften, welche dort Risiko übernehmen wollen, könnten dies wohlfeiler durch Rückversicherung der concessionirten Gesellschaften thun. Wenn in Preußen wirklich eine Verbesserung des Versicherungswesens stattfinden soll, so muß zunächst die Concurrenz zugelassen und ein Strich durch die Versicherungsgesetzgebung gemacht werden, deren Kläglichkeit sich gerade in Memel auf das unweifelhafteste bewährt hat. Der obrigkeitlich gestattete Bau des Speichers vor der Brand ausbrach, polizeilich bestätigte Doppel-Versicherungen, Mangel an Versicherung aus Mangel an Gesellschaften sind unseres Erachtens Beweise genug, um die Nützlichkeit der amtlichen Bevormundung des Versicherungswesens zu Genüge darzuthun.

Am 6. December Abend zwischen 8 und 9 Uhr entstand in der Rübenzuckerfabrik der Herren Hermann & Julius Burchardt in der Magdeburger Vorstadt Sudenburg Feuer. Die Fabrik, schon ein älteres Etablissement, welches wegen der Nähe der Festungswerke nur von leichter Bauart war, bildete nur ein Risiko und stand in kurzer Zeit völlig in flammen; dieselbe ist bis auf die Metallreste der Pfannen und Wellen total zerstört, nur einige Nebengebäude sind erhalten. Im Versicherungsvertrage für Rübenzuckerfabriken war das Risiko nicht versichert, ebensowenig alte die Magdeburger Feuerversicherungs-Gesellschaft direct irgend eine Bezeichnung übernommen; es haben aber die Colonia 65,000 \$, die Berlinische Feuerversicherungs-Gesellschaft 29,000 \$, die Elberfelder 25,000 \$ und die Stettiner 20,000 \$ auf dasselbe gezeichnet.

Durch Decret vom 23. November 1854 ist in Paris einer Compagnie centrale d'assurances maritimes die Concession ertheilt.

Es wurden für Stempelgebühren 1852 eingenommen:

	in England	Schottland	Irland
von Feuer-Assicuranz	1,098,457 £	68,099 £	53,827 £
" " " "	181,409 "	11,521 "	858 "

In Stettin ist zu einer Fluß- und Seeversicherungs-Gesellschaft öffentlich Action-Subscription gesammelt worden.

In Berlin ist zu einer Land- und Flußtransport-Versicherungsgesellschaft, mit deren Constituirung Herr Otto Hübner beauftragt ist, bereits der größere Theil des Capitals ohne irgend eine öffentliche Ankündigung gezeichnet worden.

In Magdeburg wird eine Lebensversicherungs-Anstalt mit einem Capital von 5 Millionen Thaler gegründet.

Als ein Beispiel deutschen Regierungsgeschäftes mag erwähnt werden, daß nach dem Jahresbericht der „Leutonia“ von dem ersten Entwurf des Projectes bis zur obrigkeitlichen Genehmigung desselben 9 Jahre verflossen sind.

Nach Masius Rundschau ist die Vieh versichernde, sogenannte Assuranz-Bank für Deutschland, zu Dresden, in der Auflösung begriffen.

Nach Hübners Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik sind in den 14 Jahren von 1840 bis 1846 durch die württembergische Hagel-Versicherungsgesellschaft nur 23% des wirklich festgestellten und versicherten Schadens bezahlt worden.

Das Jahr 1854 wird sich in der deutschen Feuer-Versicherung auf vielerlei Weise auszeichnen, einerseits leider durch die Zahl der großen Brände, andererseits aber durch die große Vermehrung der Versicherungsabschlüsse.

Manche Gesellschaft wird durch den Zuwachs an neuen Geschäften wahrscheinlich den außerordentlichen Verlust an den alten ausgleichen. Welcher Raum zur Ausdehnung des Geschäfts noch vorhanden ist, beweist die geringe Anzahl der selbst in großen Städten versicherten Mobilien. In Berlin z. B. soll, abgesehen von Waarenlagern, noch nicht der vierte Theil der Haushaltungsmobilien versichert sein und diese Angabe scheint um so glaubwürdiger, als sie sich bei den über eine Straße, welche nur von wohlhabenden Leuten bewohnt wird, privatim gemachten Erhebungen vollkommen bestätigt hat.

Nach den Mittheilungen, welche einer am 13. Oct. in Leipzig stattgefundenen Generalversammlung der Gesellschaft der gegenseitigen Hagelversicherung gemacht wurde, waren in diesem Jahre in 9831 Policen 9,975,614 \$ bei der genannten Gesellschaft versichert, worunter die jährigen Versicherungen mit 5792 Policen und 7,252,556 \$. Der Gesamtschaden, welcher an 1004 Mitglieder zu vergüten ist, beträgt 66,592 \$, die Netto-Prämien-Einnahme 82,321 \$.

A u z e i g e n.

Stellegefuch. Für einen Mann von 40 Jahren, welcher früher im Dienste eines kleinen deutschen Staates angestellt gewesen, von seinem Amt aber aus Gründen, welche seinen Character nicht afficiren, auf dem Administrativwege entlassen worden ist, suchen dessen Freunde einen angemessenen Wirkungskreis. Ueber fleckenlosen Lebenswandel und allgemeine Geschäftstüchtigkeit können die besten Zeugnisse beigebracht werden. Da der Betreffende Erfahrung im Rechnungswesen und ausgebildete technische Anfertigkeit besitzt, so würde sich derselbe auch zu einer Beamtenstelle in einem Fabrikwesen eignen. Näheres auf Anfragen bei der Expedition unter Chiffre K. in C.

Festgeschenke. Für Kaufleute. [Für Züglige des Handels.

L. Rothschild's Taschenbuch für Kaufleute.

insbesondere für Züglige des Handels. Das Ganze der Handelswissenschaft in gedrängter Darstellung enthaltend. Vierte umgearbeitete und vermehrte Auflage.

Herausgegeben von **Ludwig Fort.**

Inhalts-Übersicht.

Ueber den Handel und die Arten desselben. — Das Nöthigste von der Waarenkunde. — Münz-, Maß- und Gewichtskunde nebst vergleichenden Tabellen. — Handelsgeographie. — Ueber Wechsel, Anweisungen. — Staatspapiere und Actien. — Beförderungsmittel des Verkehrs und des Handels. — Die Kauf-

männische Correspondenz und andere schriftliche Comptoirarbeiten. — Kaufmännische Rechenkunst. — Einfache und doppelte Buchhaltung. — Kaufmännische Terminologie. — Alphabetische Uebersicht der Haupt- und Handelsplätze der Welt.

25 Bogen. Preis geheftet Thlr. 1 1/3 = fl. 2. 24.

In elegantem englischen Einbände Thlr. 1 2/3 = fl. 3. —

Es soll dieses Buch ein Bademeccum für jeden Kaufmann sein; für den selbstständigen und erfahrenen Kaufmann als ein Wegweiser bei so mancherlei Vorkommnissen des Verkehrs dienen, bei denen die Praxis allein nicht ausreicht, und wo Kenntnisse, die nicht ein Zeitlicher zu erwerben Gelegenheit hatte, vorausgesetzt werden.

Das Buch eignet sich bei seiner zweckdienlichen und eleg. Ausstattung ganz besonders zu

Festgeschenke an Jung und Alt.

Damit man ein richtiges Urtheil über die Reichhaltigkeit des Werkes gewinnen, fügen wir oben statt weiterer Worte eine Angabe seines Inhalts bei.

Eine zweite Ausgabe dieses Buches erschien unter dem Titel der „**Westreichische Kaufmann**“, gleichfalls durchgesehen von L. Fort, und kostet vollständig elegant geh. fl. 2. 40 Kr. In elegantem englischen Einband fl. 3. 15 Kr. G. M.

Verlag von **Otto Spamer in Leipzig** und zu beziehen durch: **C. Schünemann's Buchhandl., A. D. Geisler, Ed. Hampe, J. G. Henze und C. Böning & Comp.**

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