

in Verbindung

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

No. 167.

Bremen, den 22. December

1854.

Unsere verehrten Leser, welche das Handelsblatt durch die Post beziehen und deren
Abonnement mit diesem Monat zu Ende geht, werden ersucht, ihre Bestellungen bald zu erneuern,
damit keine Unterbrechung in der Zusendung stattfindet.

Inhalt.

Internationales Conto-Corrente. — Preussische Gesetzgebung über Rhederei und
Schiffbau. — Zur Kunde des Kohlenareals der Erde und des Kohlen-
handels. — Der Handel mit Japan. — Rußlands innerer Handel und
Verkehr. — Zolländerungen in den Niederlanden. — Handelsbericht. —
Bermischte Notizen. —

Beilage: Die Weinfrage in Frankreich. — Der gesetzliche Musterschuß. —
Der Staat und Privatbahnen. — Litteratur (Geffken, Hansstädte.) —
Rechtssälle. — Versicherungswesen (Prämien der deutschen Lebensver-
sicherungsanstalten; der Memeler Brand.) — Anzeigen.

Internationales Conto corrente.

Wenn jetzt unstreitig die Handelspolitik (den wesentlichsten, oder doch
wenigstens einen hauptsächlichsten Theil der Politik ausmacht, so ist schon
damit die Competenz unseres Blattes nachgewiesen, den internationalen Be-
ziehungen der Staaten aufmerksam zu folgen.

Aber es gibt auch eigentlich keine rein politischen Fragen, die mit der
Prätension in die Welt treten könnten, der Besprechung durch ein, dem
Handel und der Industrie gewidmetes Blatt überhoben zu sein.

Krieg und Frieden, Cartellconventionen, Neutralitäts-Erklärungen,
Allianzen und Friedensschlüsse, Alles dies mehr oder weniger tangirt die
Tasche der theilhaftigen Völker und verfällt somit in unsere Domäne.

Freilich werden wir diese öffentlichen Angelegenheiten anders besprechen
als rein politische Blätter, aber, wenn wir weniger die Gefühle, nationales
Leben, geschichtliche Erinnerungen und was man die edleren Richtungen im
Menschen nennt, in Rechnung bringen und unsere Argumente aus ihnen
hernehmen, so glauben wir doch nicht minder Beachtung zu verdienen und
hoffen vielleicht nachhaltiger Aufmerksamkeit zu finden, wenn wir die mate-
riellen Interessen in Erwägung nehmen und die leitenden Kreise auf deren
Berücksichtigung hinführen, indem wir das lesende Publicum gleichzeitig be-
fähigen, mit faßlichen Gründen diese Berücksichtigung zu fordern.

Es ist in dieser Beziehung viel versäumt und viel nachzuholen. Ueber
die Vergangenheit wollen wir nicht rechten; rechnen aber wollen wir für die
Zukunft, um unseren Forderungen eine nicht wegzuleugnende Basis zu geben,
um klar zu machen, daß viel, recht viel gut zu machen ist, und daß, wenn
es zum Austrag der Sache kommt, fremde Mächte sich nicht einbilden mö-
gen, mit den gutmüthigen, idealen, träumerischen Deutschen wohlfeil davon
zu kommen und die Rechnung obenhin aufzumachen.

Wir vertheidigen den Freihandel ohne free-trade-totalisers zu sein, ohne
in die Extreme Cobdens und Brights zu verfallen, ohne die Welt in eine bloß
handelnde und arbeitende Masse verwandeln zu wollen, die nicht Sinn hat
für Ehre, Nationalität, Freiheit und alle höhern Güter des Lebens. Eins
bedingt das Andere, und die bloße Existenz hat als solche keinen Werth,
wenn sie nicht eine würdige Existenz ist. Zu der Würde des Menschen ge-
hört aber auch, daß er sein Recht vertheidigt, und das Recht ist zuletzt faß-
bar auch in benannten Zahlen.

Russische Noten und Hofblätter haben die Unverschämtheit gehabt,
uns Deutschen so dicke Köpfe zuzutrauen, daß sie uns weiß machen wollten,
sie beschützten Deutschland gegen die englische Ausbeutung; die russische Po-
litik bezwecke, unsere industrielle Blüthe, gegenüber der durch die Freihandels-
politik Englands drohenden Ausfaugung des Landes, zu heben.

Ein für allemal sei es den Herren an der Reme gesagt, daß Deutsch-
land seit 1848, seitdem die Presse freier athmet, seitdem Deutschland die

Einigung aller seiner Stände nur hat dämmern sehen, es aus ist, rein aus mit
diesen russischen Pfiffigkeiten. Jeder Preuze in den herabgekommenen preu-
sischen Grenzprovinzen ist geneigt, den Kosaken des Cordons einen Protest
gegen so grobe Unwahrheit auf den Rücken zu schreiben, und seinerseits für
die mit Füßen getretenen Verträge, wonach Polen dem deutschen Handel
gegen einen Zoll von höchstens 10% offen bleiben sollte, eine zerrißene Cartellcon-
vention hinterdrein zu werfen, und damit den russischen Recruten den Weg
zu eröffnen, der russischen Beglückung zu enttrinnen.

Alle Welt ist darüber einverstanden, daß ganz Europa entwaffnet
könnte, wenn Rußland entwaffnete, statt in ewiger Drohung an der Grenze
zu stehen.

Nach der bekannten, im Verlage von Gustav Klemm in Leipzig
erschienenen, Schrift eines deutschen Offiziers beßigt Gesamt-Deutschland,
mit Oesterreich und Preußen im Kriegszustande:

an Infanterie	995,600 Mann
an Cavalerie	159,000 "
an Artillerie	121,000 "
an Genietruppen	26,000 "
an Extra-Corps	94,000 "

1,398,000 Mann

mit 2572 Geschützen, wobei die Armirung der Festungen und Schiffe nicht
mitgerechnet, vielmehr bloß die im Felde erscheinende Arme berücksich-
tigt ist.

Dieser Kriegs-Etat ist in Oesterreich complett, in Preußen ist bloß die
Artillerie mobilisirt und wir rechnen daher, daß nur 800,000 auf den
Beinen sind.

Wäre Rußland nicht, so würde die Hälfte mit 400,000 Mann über-
flüssig genug sein, womit Deutschland noch immer dem Kriegs-Etat Fran-
reichs nahezu gleich käme. Dies plus von 400,000 Mann umfaßt die
kräftigsten Leute, deren Arbeitsverdienst mindestens zu 100 fl angeschlagen
werden muß, und ihre Unterhaltung erfordert mindestens ebenfalls 100
pr. Mann, so daß jährlich 80 Mill. drauf gehn. Rechnen wir ferner nur
ebenfalls 75,000 Pferde, die mit 100 fl jährlich unnütz unterhalten werden
und die, jedes Pferd zu 120 fl ausfallenden Arbeitsverdienst veranschlag
wiederum 15,500,000 fl absorbiren, so gibt Deutschland oder vielmehr die
70 Millionen-Reich jährlich zusammen 95 Mill. unnütz aus, und da die
Abgabe schon seit 1815 fast gleichmäßig fort dauert, also beim Bestand der
jetzigen Verhältnisse als eine Passivrente erscheint, so repräsentirt die antisociale
Existenz Rußlands eine auf Deutschland und seinen Nebenländern lastende
zu verzinsende Schuld von 2,375 Millionen. Solche Zustände machen
Europa müde. Im Laufe dieses Jahres werden über Bremen allein nahe
70,000 Deutsche ausgewandert sein, die an Arbeitskraft jeder jährlich 100
also für 1 Jahr allein 7 Mill. mitgenommen haben und mit denen auf
dem an Kleidungsstücken, Utensilien, Sämereien, Baarschaft und Frachtpapier
wenigstens pr. Seele 100 fl , also anderweite 7 Mill. mitgegangen sind.

Rußland hat nach dem Urtheile der Welt, das von den Regierung
der übrigen vier Großmächte in aller Form bestätigt ist, den Krieg ver-
zahn gebrochen. Unsere Bögerung, unsere Friedensliebe, unsere Schonung
hat uns über 1 Jahr in Neutralität erhalten; der Verkehr auf der Donau
dem schwarzen Meere, der Ostsee ist gehemmt; die Unsicherheit der Zustände
hat jedes größere Unternehmen unmöglich gemacht, die Arbeit hat zum Still-
stand gestanden und es ist gewiß eine sehr mäßige Annahme, wenn wir bloß
für Deutschland annehmen, daß jede Seele 1 % ihres Einkommens er-
büßt hat. Freilich macht dies für den Einzelnen nur einige Groschen,
aber diese Groschen rechnen.

Wahrlich, wenn man den Verlust oder gar entgangenen Gewinn, den
Deutschland durch diese Reihe von Ausfaugungen erlitten, überblickt, und
den Verlust an Bodenrente, die durch nützliche Anwendung so immer
Capitalien hätte erreicht werden können, in Anschlag bringt, so wächst die

Debet gegen Deutschland zu einer so schwindelnden Höhe an, daß die endlichen Folgen längerer Freundschaft mit dieser antisocialen Macht zu ernstlichen Bedenken führen, und daß es an der Zeit erscheint, diese Macht dahin zu verweisen, wohin sie gehört, nämlich in die Grenzen, innerhalb deren sie die Cultur, den industriellen Bestand eines ganzen Welttheils nicht ferner zu stören vermag.

Hätte sich der Krieg wirklich durch schnelles Eingreifen vermeiden lassen, so könnten wir dies hiernach kaum als ein Glück erachten, vielmehr wird, wenn unsere Staatsmänner sich etwas mit der rechnenden Staatskunst beschäftigten, die Gelegenheit gesegnet werden müssen, die es späteren Generationen gestattet, sich der menschlichen Bestimmung gemäß zu entfalten, wenn ihnen diese zerstörende Macht, die noch dazu sich den Anschein gibt, conservativ zu sein, als drückender Alp von der Brust genommen wird.

Wir wissen sehr wohl, daß es Kurzsichtige gibt, die da denken, in solchen Rechnungen und Zahlen müsse irgend ein geheimer Fehler stecken, weil ja sonst Deutschland dergleichen gar nicht hätte aushalten können.

Es erinnert uns dies daran, daß ein deutscher Handelsminister in einer deutschen Seestadt gefragt haben soll, wie lange die Stadt wohl eine Blockade aushalten könne. Man hätte ihm antworten können: „Excellenz, ewig!“ Denn das ist eben das Unglück, daß so schwer zu sehen ist, wenn Völker sterben. Das ganze Becken des mittelländischen Meeres, die Wiege der Cultur, aufs reichste bevölkert, schwand dahin, und die Staatsmänner der damaligen Zeit sind dies nicht gewahr geworden. Ja die Völker selbst können dies kaum bemerkt haben, weil der Nachkomme immer in das fertige Elend des Vorfahren eintritt, und eine bessere Existenz, als die seiner Generation, nicht kennt. Aushalten läßt sich alles, also auch eine Blockade. Ein Land verschwindet nie, und geht in einer Generation, ja in Jahrhunderten nicht staatlich, social und wirthschaftlich unter. Ist es aber einmal im rückgängigen Lauf, und wird dieser nicht bald aufgehalten, so geht es zuletzt schnell abwärts nach den Positionen des Falles.

Europa hat 4 Millionen Soldaten auf den Beinen, es kann um Deutschlands willen nicht entwaflen, und es ist nur zu verwundern, daß es Leute gibt, die sich darüber wundern, daß bei dem spärlichen Gesamt-Einkommen Millionen hungern, um ihren bewaffneten Brüdern das Erforderliche zu reichen.

Wir finden es sehr natürlich, wenn die rechnenden Amerikaner auf diese Zustände gewissermaßen speculiren, und den hier erwähnten Positionen noch andere hier nicht zu berührende hinzufügen, um darzuthun, daß man in wenig Jahrhunderten Europa nur noch aus demselben antiquarischen Interesse besuchen werde, wie jetzt Memphis, Palmyra, Theben und die alten Stätten früherer Cultur.

Allerdings wird die Wissenschaft umkehren müssen, sie wird an die Stelle ihrer Hallucinationen die echte und rechte Wissenschaft des Lebens, die politische Oeconomie mit allen ihren Nebenzweigen zu Rechte kommen lassen müssen; dann wird auch das internationale conto corrente zur Geltung kommen, und dann wird in der nächsten Zukunft Krieg, wirklich Krieg, ernst und scharf, bis zur Vernichtung der feindlichen Elemente sein, damit Friede, wirklicher Friede sein könne.

Die Wirkungen der Gesetzgebung in Preußen auf Beförderung der Rhederei und des Schiffbaus.

Die Durchsicht des Buches „Die Schifffahrt Preußens u.“, dessen in der vorigen Nummer des Handelsblatts eine besondere Erwähnung geschehen ist, hat den Gedanken angeregt, den Erfolg und die Wirkungen der preussischen Schifffahrtsgesetzgebung, so weit sie auf Hebung und Förderung der Rhederei und des Schiffbaus gerichtet ist, einmal näher zu untersuchen. Diese Untersuchung dürfte auch für das nichtpreussische Publicum durch die allgemeinen Erwägungen, welche sich daran knüpfen, nicht unwichtig sein. Jedenfalls wird uns der Vorwurf eines engherzigen Particularismus, wie solcher in Deutschland, wir wollen nicht sagen, noch herrscht, sondern von gewissen Kreisen künstlich gepflegt wird, nicht treffen, wenn wir von unserer Seite für die Interessen der preussischen Rhederei und des preussischen Schiffbaus das Wort ergreifen.

Als Begünstigungen der Schifffahrt und der Rhederei durch die preussische Gesetzgebung kommen hier in Betracht:

1. die Bewilligungen von Schiffbauprämien;
2. die Rückvergütung der Zölle für die eingeführten und zum Bau, zur Reparatur und zur Ausrüstung von Seeschiffen verwendeten Metalle;
3. das Monopol der preussischen Rhederei zum ausschließlichen Betrieb der Küstenschifffahrt — cabotage —;
4. die höhere Belastung ausländischer Schiffe durch Hafengebühren in gewissen Fällen;
5. die Befreiung der Matrosen von der Militairpflicht unter bestimmten Voraussetzungen; und endlich
6. gewisse Steuererleichterungen bei Besteuerung der Rhederei als solcher und hinsichtlich der Besteuerung des Schiffproviants.

Was zunächst die Schiffbauprämien anlangt, so bestimmt die Cabinets-Ordnung vom 24. Mai 1848, daß „zur Beförderung des Schiffbaus auf

inländischen Werften“ für den Bau und die Ausrüstung hölzerner Seeschiffe Prämien bewilligt werden sollen nach folgenden Ansätzen: Für jede Normallast bei Schiffen von 25—50 Normallasten 6 \mathfrak{R} und bei größeren Schiffen für jede weitere Normallast

über 50 bis zu 75 Lasten	4 \mathfrak{R}
„ 75 „ „ 100 „	3 „
„ 100 „ „ 150 „	2½ „
„ 150 „ „ 200 „	3½ „
„ 200	3 „

Schiffe von weniger als 25 Normallasten Tragfähigkeit sind von dieser Begünstigung ausgeschlossen.

Ueber die Bewilligung einer Zollvergütung für die zum Bau u. von Seeschiffen erforderlichen metallenen Materialien enthält eine Bekanntmachung des Finanz-Ministeriums vom 24. Octbr. 1853 besondere Vorschriften. Dieselben gründen sich auf eine zwischen den Zollvereinsstaaten getroffene Vereinbarung und treten mit dem 1. Januar 1854 in Kraft. Hiernach findet eine solche Vergütung statt bei Metall-Materialien zum Bau, zur Reparatur und zur Ausrüstung preussischer Schiffe im Inland, jedoch nur bei solchen Schiffen, welche mit einem seefähigen Deck versehen sind. Die Vergütung wird nicht allein für das unmittelbar aus dem Auslande bezogene Material geleistet, sondern auch für solche Materialien, welche im Inlande aus solchem Metall angefertigt sind, das vom Auslande bezogen und bereits früher verzollt wurde. Ausdrücklich ist hier zu bemerken, daß, nachdem den Erbauern von Seeschiffen für die metallenen Materialien eine angemessene Zollvergütung zugesichert ist, zufolge einer Bekanntmachung der Regierung zu Stettin vom 16. Novbr. 1853, bei allen Schiffen, deren Bau nach dem 1. Januar 1854 begonnen wurde, Bauprämien nicht mehr bewilligt werden. Schon in einer Eingabe vom 26. Juli 1848 legten die bedeutendsten Rheder und Kaufleute in Stettin gegen die Schiffbauprämien Verwahrung ein, indem sie dieselben nicht nur als eine Verlesung des Grundgesetzes der freien Mitbewerbung darstellten, sondern auch als ungenügend bezeichneten. In jener Eingabe wird berechnet, daß für ein Schiff von 174 Normallasten die Prämie 671 \mathfrak{R} 20 Sgr. betrage, wogegen die Zölle für ein Schiff gleicher Größe, wenn das dazu erforderliche Metall als Fabrikat eingeführt werde, die Summe von 2161 \mathfrak{R} beziehungsweise mit Einschluß der Anker, Ankerketten, kupfernen Bleche und Nägel 2491 \mathfrak{R} erreiche. Als weitere Begünstigung der preussischen Rhederei ist durch Cabinets-Ordnung vom 20. Juni 1822 die Küsten-Frachtfahrt — cabotage — von einem preussischen Hafen nach einem andern inländischen Plage, als ein ausschließlich inländisches Gewerbe erklärt worden, dessen Betrieb nur inländischen Seeschiffen erlaubt, ausländischen Seeschiffen aber bei Strafe der Confiscation von Schiff und Gut untersagt ist. Diese Ausschließung der ausländischen Rhederei von der preussischen Küsten-Frachtfahrt ist jedoch durch den Beitritt Hannovers und Oldenburgs zum Zollverein in so weit geändert, als in Folge des Septembervertrags die Schiffe oldenburgischer, hannoverscher und preussischer Flagge in allen drei Ländern gleichgestellt sind. Ferner ist durch eine Verfügung des Handels-Ministeriums vom 1. Juli 1852 der Verkehr zwischen den rheinländischen Häfen und den Häfen der Ostsee auch den Schiffen mit nichtpreussischer Flagge freigegeben.

Nach der bereits erwähnten Cabinets-Ordnung vom 20. Juni 1822 soll sodann in bestimmten Fällen eine Erhöhung der bisherigen Hafengebühren von ausländischen beladen aus- und eingehenden Schiffen in allen preussischen Häfen eintreten, und zwar zu Gunsten der Schifffahrtsschulen. Diese Erhöhung beträgt von eingehenden Schiffen 2 \mathfrak{R} für die Last, von ausgehenden aber 1 \mathfrak{R} , und wenn die Schiffe nur ¼ Ladung haben, die Hälfte jener Ansätze. Diese findet indessen überhaupt nicht statt bei Schiffen solcher Nationen, welche die preussischen Schiffe den inländischen gleich behandeln oder den am meist begünstigten gleich stellen.

Die Begünstigung der Rhederei durch Bevorzugung der Schiffleute bei Ableistung ihrer Militairpflicht besteht darin, daß denjenigen Matrosen u., welche drei Jahre lang außerhalb der Ostsee fahren, dieses so angerechnet wird, als hätten sie ihrer Militairpflicht Genüge geleistet. — Cabinets-Ordnung vom 4. October 1827, 18. Novbr. 1832, 25. März 1833 und 29. Juli 1839.

Eine besondere Gewerbesteuer wird auf das Gewerbe der Rhederei in dem Falle nicht ausgeschlagen, wenn der correspondenzführende Rheder zugleich Kaufmann ist, und selbst einen Antheil am Schiffe besitzt. Außerdem muß allerdings von der Rhederei eine besondere Gewerbesteuer entrichtet werden. — Bekanntmachung der Regierung zu Stettin vom 28. December 1826 und vom 11. September 1827. — Endlich wird noch die Mahl- und Schlachsteuer von dem zur Ausrüstung von Seeschiffen verwendeten Mundvorrath zurückerstattet.

In jenen sämtlichen Bestimmungen läßt sich zunächst die wohlwollende Absicht des preussischen Gouvernements nicht verkennen, das Gewerbe der Rhederei und des Schiffbaus thunlichst zu fördern und zu heben. Auch kann nicht in Abrede gestellt werden, daß jenes Bestreben einigen Erfolg gehabt hat. Die Volkswirtschaftslehre stellt zwar als Regel den Grundsatz auf, daß solche Gewerbe welche ohne Beihilfe des Staats, sei es durch direkte Unterstützung, Steuererlaß, Ertheilung von Monopolen u., nicht bestehen können, einen Anspruch auf künstliche Erhaltung aus den Taschen der

Steuerpflichtigen nicht haben. Aber eben so wenig erleidet es einen Zweifel, daß Ausnahmen von dieser Regel vorkommen dürfen, sobald neben jenen Gewerben an sich noch andere wichtige Interessen des Staats in Frage kommen. Wenn wir nun zwar nicht bestreiten wollen, daß jener Fall bei der preussischen Rhederei vorliegt, so kann doch die Frage aufgeworfen werden: ob denn die erzielte Wirkung mit der Größe der aufgewendeten Mittel auch in Einklang steht; ob der beabsichtigte Erfolg nicht in einer anderen für die Steuerpflichtigen minder drückenden Weise wirksamer zu erreichen wäre. Prämien haben immer etwas Gehässiges. Die Steuerpflichtigen erinnern sich nur zu leicht der Geschichte des Ciespin, wenn Geschenke aus ihrem Beutel gemacht werden. Man wird deshalb nur billigen können, daß das preussische Gouvernement ganz neuerdings — 1. Octbr. 1854 — den directen Weg der unmittelbaren Unterstützungen des Schiffbaus aus der Staatskasse verlassen und an dessen Stelle eine Rückvergütung der Zölle gesetzt hat; obschon der Unterschied zwischen der Verwilligung von Prämien und zwischen den Begünstigungen durch Zollvergütung für die Staatskasse materiell und an und für sich nicht gerade wesentlich erscheint. Was nun das Monopol der preussischen und jetzt auch der zollvereinsländischen Rhederei in Beziehung auf die Küstenfrachtfahrt anlangt, so haben wir zwar hier nicht zu untersuchen, ob dasselbe noch künftighin wird aufrecht erhalten werden können, nachdem England mit der Freiebung der Küstenschiffahrt an die ausländische Rhederei vorausgegangen ist; aber auffallend muß es doch jetzt schon erscheinen, daß, während den hanseatischen u. Schiffen die Häfen Englands, des ursprünglichen Sines der Schifffahrtsbeschränkungen, dormalen offen stehen, dieselben von den deutschen Häfen noch ausgeschlossen sind.

Die statistischen Vergleichen ergeben allerdings eine gewisse Zunahme der preussischen Rhederei. Dieselbe hat betragen:

Jahr	Zahl der Tragfähigkeit nach	
	Schiffe	Normallasten
1821	674	69,026
1822	661	67,063
1823	629	63,467
1824	602	59,957
1825	576	58,007
1826	589	64,393
1827	623	70,731
1828	631	72,434
1829	630	73,419
1832	662	76,987
1836	600	73,680
1837	604	73,696
1838	605	74,195
1839	615	77,817
1847	806	119,809
1853	862	131,468
	nach anderen Angaben:	
1836	604	73,696
1846	896	113,048
1853	973	131,046

Aus dieser Uebersicht ist jedenfalls eine besondere günstige Einwirkung der Gesetzgebung des Jahres 1822 — Monopol der Küstenfrachtfahrt und Belastung der ausländischen Schiffe durch höhere Hafensabgaben — nicht zu gewahren. Hat doch sogar vom Jahre 1821 bis zum Jahre 1826 eine Abnahme der Schiffszahl um fast 100 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 11,000 Lasten stattgefunden.

Ueberhaupt scheint es zweifelhaft, ob die preussische Rhederei durch Hinwegräumung von Hindernissen nicht bei weitem wirksamer hätte gefördert werden können, als dieses durch jene positiven, mitunter sehr kostbaren Unterstützungen geschehen ist. Hier tritt uns in erster Linie der Sundzoll entgegen, jene beständige Quelle von Nachtheilen, Verlusten und nur zu wohlbegründeten Klagen. Es ist dies neuerdings so vielfach gezeigt und so nachdrücklich hervorgehoben worden, daß wir hier auf diesen Gegenstand nicht näher einzugehen brauchen. Wir nehmen keinen Anstand zu behaupten, daß die Beseitigung des Sundzolles mehr dazu beitragen würde, die preussische Rhederei zu heben und zu fördern, als alle Opfer, welche die preussische Staatskasse für diesen Zweck zehrer gebracht hat.

Als ein zweites Hinderniß der Entwicklung der preussischen Rhederei u. ist die russische Grenzsperrre zu betrachten. Durch diese haben die schmalen preussischen Ostseeprovinzen fast ihr gesamtes mercantiles Hinterland, die weiten Flußgebiete der Warthe, der Weichsel, des Bugs und des Niemens verloren, jene fruchtbaren ausgedehnten Länderstrecken bis zum nördlichen Rand der Karpaten u. Dieser Nachtheil wirkt um so nachtheiliger, als jener langgestreckte preussische Küstensaum vorzugsweise ein ackerbaureibender ist, mit einer nur spätlich entwickelten Industrie. Der nachtheilige Einfluß der russischen Grenzsperrre auf das wirtschaftliche Gedeihen und den Wohlstand jener Provinzen überhaupt und auf deren Rhederei und Handelsbetrieb insbesondere ist noch höher anzuschlagen, als die Calamitäten des Sundzolles. Und was hat Preußen gethan, diese Nachtheile von sich abzuwenden? Die Geschichte wird einst ernste Rechenschaft fordern für das was, in dieser Beziehung gethan und unterlassen wurde. Wir

haben mehr als zu viel hochtönender Worte von Selbständigkeit, Ehre, Großstaat u. gehört, aber desto weniger gesehn, was jenen Worten entspreche. Wenn Preußen die vertragswidrige feindselige Absperrung der russisch-polnischen Grenzen ohne Anwendung des äußersten Zwangsmittels — des Krieges — nicht zu beseitigen vermochte, so kann man den Gründen welche jene Unterlassung seiner Zeit motivirten, vielleicht zustimmen. Aber dann wird man doch nicht rechtfertigen können, daß Preußen, als es im Jahr 1830 u. galt, die polnischen Länder der russischen Herrschaft zurück zu eubern, hierzu einen wirksamen Beistand leistete, ohne von jenem Beistand die Aufhebung der russischen Grenzsperrre abhängig zu machen. Von der Interessen der preussischen Ostseeprovinzen und des preussischen Handels war damals nicht einmal die Rede. Wir erinnern uns bei allen Fragen der äußeren Politik nur eines einzigen Falles, in welchem jene Interessen einer besonderen Berücksichtigung würdig erklärt wurden, und zwar einer solcher Berücksichtigung, der sich alle übrigen Interessen unterzuordnen hätten. Es war damals, als es galt für den unbequemen dänischen Krieg ein Ende zu finden und dieses Ende zu motiviren.

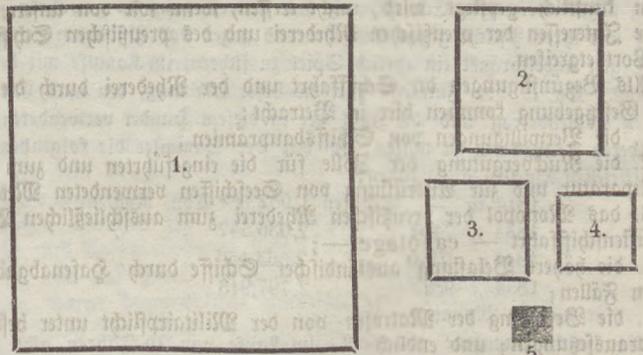
Wir wollen dasjenige, was das preussische Gouvernement zur Hebung der Schifffahrt und Rhederei gethan hat, keineswegs gering anschlagen, aber wir müssen doch behaupten, daß alle diese Aufmunterungs- und Förderungsmittel bei weitem aufgewogen werden durch die empfindlichen Nachtheile und Beeinträchtigungen, welche dem preussischen Handel und der preussischen Rhederei durch den Sundzoll und die russische Grenzsperrre geschlagen wurden. Es sind das Wunden, welche niemals heilen, sondern fortwährend die gesundenen Säfte der preussischen Volkswirtschaft absorbiren. Ohne diese Krebschäden würde der preussische Handel und die preussische Rhederei bestens floriren auch ohne Beihülfe der Staatskasse u. Der Schiffbau in Preußen erfordert beispielsweise einen geringeren Kostenaufwand wie in den meisten übrigen Ländern; er wird auf fast 1/2 bis 3/4 billiger angeschlagen als der Schiffbau in England. Die Trefflichkeit der preussischen Seeleute findet überall Anerkennung. Solche günstige Zustände brechen sich von selbst Bahn, wenn sie nicht durch Hindernisse und Bedrängnisse anderer Art wie der aufgehalten werden. Der gegenwärtige Moment ist vielleicht so günstig wie kein anderer war, um hier Rath und Hülfe zu schaffen. Möchte es nicht ungenüht vorüber gehen!

Nachdem dieses bereits geschrieben, bringen öffentliche Blätter die Nachricht, daß der preussische Handelsminister am 4. December der zweiten Kammer einen Gesetzentwurf vorgelagt habe, betreffend die Zulassung ausländischer Schiffe zur Küstenschiffahrt. Wir begrüßen diese kommende Maßregel mit lebhafter Freude; erwarten auch von derselben für die preussische Rhederei selbst eher eine Förderung als eine Benachtheiligung. Wann aber werden wir hören, daß der Sund nicht mehr gesperrt, und daß die russisch-polnische Grenze geöffnet sei?

Ein Beitrag zur Kunde des Kohlenareals der Erde und des Kohlenhandels.

Großbritannien hat 8139 engl. Quadratmeilen erdharzige und mit Irland 3720 [M. Anthracit- und Schieferkohlen. Die Vereinigten Staaten besitzen ein Areal von 133,132 engl. [M. erdharzige Kohlen, Pennsylvanien 3337 [M. Anthracitkohlen. Englisch Nordamerika hat 18,000 [M. erdharzige Kohlen. Von dem gesammten Kohlenlande Europas und Amerikas finden sich ungefähr 1/2 in Amerika, oder von 1000 Theilen hat Amerika von 724. Stellen wir dies Thatsache zusammen mit seinen Millionen von fruchtbaren Aekern Landes, seiner herrlichen Thälern und seinen schiffbaren Strömen, welche einen Blick gewährt uns diese Quelle der Macht in die Zukunft Amerikas hinein! England schon verdankt (grofentheils) seinen erhabenen Stand unter den Nationen des Erdballs und seinen Namen Mighty England dem Besitz von 8139 [M. bituminösen Kohlen. Von dem Kohlenreichthum der Vereinigten Staaten, nämlich 133,132 [M. bitumin. Kohlen, liegen 124,735 [M. Ost vom Mississippi, um 8397 [M. West vom Missouri. Und welche ungeheure Fläche ist noch unentdeckt! *) Die Kohlenstrecke der Vereinigten Staaten beträgt 1/17 des Ganzen

*) Zur Veranschaulichung der Großenverhältnisse geben wir nach Taylor folgende Figuren



- 1) Areal der bituminösen Kohlen in den Ver. Staaten;
- 2) Desgleichen in Britisch-Amerika;
- 3) Desgleichen in Großbritannien;
- 4) Anthracit- und Schieferkohlen von Großbritannien und Irland;
- 5) Anthracitkohlen von Pennsylvanien (Bergl. den Aufsatz in Nr. 166). Die Red.

Englisch Nordamerica's $\frac{1}{3}$, Frankreich hat 1719 [M. Kohlen, Belgien 518 [M. und Spanien 3408 [M. Oesterreichs Kohlenareal ist nicht genau bekannt, 1845 lieferten seine Gruben 659,340 Ton. oder ungefähr $\frac{1}{6}$ des jährlichen Bedarfs von London. Russlands Kohlenertrag ist ebenfalls wenig bekannt. Man rechnet 3 Millionen Pud jährlich. Englands Kohlenproduction ist 31 $\frac{1}{2}$ Mill. Ton., Belgiens 4,960,000 T., Frankreichs 4,100,000 T., Preussens mit Sachsen 3 $\frac{1}{2}$ Millionen T., Oesterreichs 700,000 T. Die Steinkohlenlager sind über den ganzen Erdball ausgebreitet — von Spitzbergen bis Australien und rings um die Erde mit der Linie in gleicher Richtung in allen Zonen. Die Erforschung des Kohlenreichthums Australiens, des indischen Archipelagus und der Küstenländer der Vereinigten Staaten am Stillen Meere hat begonnen. Die Kohlenrecken Chinas, Japans und Nordasiens sind noch nur zum Theil entdeckt. Der Bedarf wird steigen von Jahr zu Jahr mit der anwachsenden Zahl der Dampfer und Fabriken und mit dem Fortschritt der Geschichte der Südsee. Schon verbraucht allein die Peninsular- und Oriental-steam-Packet-Company in ihren Kohlendepots in Indien, China und Australien alljährlich über 120,000 Ton., und in dem einzigen Ort Southampton in England consumiren die Dampfer, die von diesem Hafen auslaufen, schon jetzt weit über 100,000 T. Kohlen das Jahr. Für den anhebenden Südschhandel, dessen Zukunft im Augenblick noch unberechenbar ist, nach unserem Dafürhalten aber großartiger werden wird, als alle Generationen in der Weltgeschichte irgend wo auf Erden je erfahren haben, sind die Kohlenrecken der Westküste Nord- und Südamerikas von ungeheurer Wichtigkeit, außer denen von Chili und Oregon, die des Landes am Puget-Sound, dessen Kohlenreichthümer unerschöpflich scheinen. Die Läger von Bellingham-Bay (Puget-Sound), Bancouver's-Insel, Oregon, Chili, Japan, China, Australien, Ostindien und dem indischen Archipelagus sind gerade alle der Welt bekannt, sowie die Geschichte der Südsee eben begonnen.

Die beiden hier beigelegten statistischen Listen sind interessant und lehrreich, indem sie zeigen, welche große Bedeutung ein Paar kleine Landstücke, wie Northumberland in England und Maryland in Amerika, auf dem Erdball zu beanspruchen berechtigt sind.

Im Laufe der am 28. Octbr. d. J. endenden Woche gingen in Maryland 8067 $\frac{1}{2}$ Ton. Kohlen über die Cumberland Coal- und Iron-Companys Railroad und 6420 Ton. über die Mount-Savage-Companys Railroad oder ein Gesamtbetrag aus Großburg-Gegend von 14,487 $\frac{1}{2}$ Ton. für die Woche und von 382,845 $\frac{1}{2}$ Ton. für die Saison. Während derselben Zeit kamen 416 $\frac{1}{2}$ Tonnen über die George-Creek-Coal- und Iron-Companys Railroad und 815 $\frac{1}{2}$ Ton. von der New-Creek-Company über die Baltimore- und Ohio-Railroad — im Ganzen von der Westport-Gegend für die Woche 4098 $\frac{1}{2}$ Ton. und für die Saison 153,538 $\frac{1}{2}$ Ton.: Total aus der ganzen Kohlenregion 18,586 $\frac{1}{2}$ Ton. für die Woche, und vom 1. Jan. bis 28. Octbr. 1854: 636,448 $\frac{1}{2}$ T., wovon 410,807 $\frac{1}{2}$ Ton. zu Markte gingen über die Baltimore- und Ohio-Railroad und 125,628 $\frac{1}{2}$ Ton. den Chesapeake- und Ohio-Canal hinab.

Mit Bezug auf den Kohlenhandel von Newcastle am Tyne, heißt es in „Drownes Monthly Export-List“ also:

Die diesjährige Kohlen-Exchange während des Monats hat sich auf 225,318 £ und während der 9 Monate auf 1,703,780 £ belaufen, gegen nur 180,498 £ und 1,234,588 £ im Jahre 1853. Auch der Londoner Markt liefert nach Behördenberichten ein nicht weniger befriedigendes Zeugniß für den vermehrten Consum und das zu gleicher Zeit ohne Abbruch gehende Küstenfahrts-Geschäft, selbst bei der gegenwärtig sehr großen Concurrenz (des Inland-Kohlenverkehrs) der es ausgefüllt ist. Die Importen zur See im Octbr. betragen 274,758 Ton., gegen 222,942 Ton. in demselben Monat voriges Jahr, und der Belauf in den am 31. Oct. endenden 10 Monaten 1853 und 1854 war 2,711,034 und 2,787,913 T. Indessen werden die Importen pr. Eisenbahn und Kanal enorm, da sie in den 10 Monaten von 499,607 Ton. im Jahre 1853 bis zu 761,853 Ton. 1854 angewachsen sind, also um mehr als 50%, ein Umstand, welcher, wie zu hoffen ist, seine gehörige Wirkung haben möge, nämlich die Regierung und die Gesetzgebung anzutreiben, jede Erleichterung und Unterstützung zu gewähren, so weit es sich mit ihrer Pflicht gegen Einzelne und gegen das Publicum verträgt, um dem Segler unbeschränkt ein ehrlich Spiel zu sichern, im Kampfe mit dem eiserernen Roff. Da es von Interesse für die Leser sein mag, den nach London importirten Kohlenbetrag und die Zahl der in diesem Handel verwendeten Schiffe in früheren Zeiträumen zu wissen, so hat der Sammler die folgenden Zahlen aus officiellen Quellen ausgezogen:

1814 in —	Schiffen	1,982,082 Ton. Kohlen
1834 „	7404	2,030,547 „
1844 „	9460	2,563,166 „
1854 „	9822	2,797,913 „

(für nur 10 Monate.)

Eine solche Zunahme von 65% im Laufe von 30 Jahren gibt Zeugniß genug von jener emsigen Energie, Klugigkeit und Ausdauer, woran die commerciale Uebertlegenheit des englischen Reichs so augenscheinlich gegründet ist.

Der in nächster Aussicht stehende Handel mit Japan.

Die schöne Klipperyacht „Cady Pierce“ von San Francisco war das erste amerikanische Handelsschiff, das mit ihrem Rheber Silas Burrows an Bord, von Mai bis August 1854 die Pionierfahrt von Californien nach Japan machte. An der atlantischen Küste der Vereinigten Staaten sendet jetzt nicht Newyork, sondern Salem in Massachusetts den ersten mit Waaren beladenen Wogenreiter über die Ozeane nach dem eben, wenn auch nur noch zum Theil dem Handel der Welt eröffneten insularischen Kaiserreich der Japanesen ab. Dieses Schiff ist der Vorläufer und Vorbote eines unermesslichen commerciellen Lebens, während noch der schaffende Geist, der die Geschichte der Südsee beginnt, auf den Chaoswassern schwebt. Es ist kein Dampfer und kein Klipper, dieser Vorbote für jene halbcivilisirten Heiden am andern Ende der Erde, sondern eine Bark, ein Segelschiff nach alter Form, wie es dem ehrwürdigen Salem geziemet. Salem mit gegenwärtig 20,000 Einwohnern, das immer ein Handelsplatz gewesen, an Rang die zweite Stadt Neuenglands, die außer ihren Wallfischfahrern mehr als 100 eigene Schiffe nach allen Theilen der Welt entsendet und durch ihren Handel auf Ostindien berühmter als irgend ein anderer Hafen in den Vereinigten Staaten geworden, überdies einer der wohlhabendsten Orte in der ganzen Union ist, ward 1626 gegründet und besitzt seit 1629 die erste vollständig organisirte protestantische Kirche in Nordamerika.

Der Hafen von Salem, heißt es im Newyork. Herald vom 15. Nov., hat beschloffen, der Pionier in dem künftigen japanischen Handel zu werden. Am 8. Novemb. klarirte die Bark Edward Koppish, geführt von Capt. Eagleson, auf dem Salemer Zollhause für Japan und die Pacifichäfen aus. Wir haben das Manifest der Bark nicht gesehen, zweifeln aber nicht daran, daß sie eine sortirte Ladung an Bord hatte, nebst lots of „notions“ (Zündleien) für die japanischen Damen. Nach Kupferstichen, Geräth und Maschinerie, Eisenwaaren und Wollenfabrikaten, sollten wir denken, wird sicherlich an solchen Plätzen wie Jeddo große Nachfrage sein. In der That kann es sehr wenige Handelsartikel geben, welche Yankeeegenie und der Erfindung des 19. Jahrhunderts ihr Entstehen verdanken, die nicht zu guten Preisen in einem Lande abzusetzen wären, welches so lange als das Reich Japan von der Welt abgeschlossen gewesen ist. Andererseits werden wahrscheinlich die Producte Japans, vorzugsweise von den edlen Metallen, Capt. Eagleson eine gute Rückfracht liefern. Eine halbe Million, oder so etwa, in japanischem Golde würde eine ganz hübsche Zuthat zu den californischen Beiträgen sein und es ist Grund vorhanden zu glauben, daß für Amerikas Exporten nach dort meist in diesem Metall gezahlt werden wird. Die Bark Edward Koppish ist der erste einer Linie von Traders, deren Zunahme an Zahl und Glück hoffentlich nicht ausbleiben wird. Ob die Südschäfen die atlantischen vom japanischen Handel verdrängen werden oder nicht, wird sich später zeigen. Jene freilich haben große Vorzüge vor diesen voraus, allein es ist wenig daran gelegen, ob Californien, Neuengland oder Newyork das Entrepot für jenen Zweig des americanischen Auslandhandels wird, so lange als er im Werden begriffen oder bis daß er erschaffen ist.

Der Amerikaner S. W. Williams, Dolmetscher in der Perry'schen Expedition, hat die erste und zwar ausführliche Beschreibung von Hakodadi auf der Insel Jesso, eines der beiden dem amerikanischen Handel, kraft Tractats eröffneten japanischen Häfen, geliefert. Man findet sie in der „China Mail“ vom 28. Sept. d. J. abgedruckt.

Hakodadi oder Hakodate, dieses nördliche Waarenmagazin der japanischen Gruppe, was auch sein Name bedeutet, eine auch für die Wallfischschiffe in der Ochotskischen See und den benachbarten Meeren fortan wichtige Stadt von 8000 Einwohnern, liegt an der Südküste Jessos auf 41° 49' 22" n. Br. und 140° 47' 45" ö. L. an der Westküste einer kleinen Halbinsel, welche die eine Seite des sicheren Hafens vor der Stadt bildet und im vollen Anblick der Sangarstraße. Es ist ein Ort von bedeutendem Wohlstand und Inlandhandel und ein Stapelplatz für den Waarenbedarf der Ainos oder Urbewohner Jessos, von welchen sich nur wenige mehr in dem kaiserlichen Leben Matsmai, wozu Hakodadi gehört, finden, welches an der Ostgrenze der Ainos liegt. Ueberdies wird hier ein starker Tauschhandel mit den weiter südwärts liegenden Theilen Japans getrieben. 30 engl. Meilen West davon liegt Matsmai, die Hauptstadt des Fürstenthums. Beide Städte treiben starken Handel mit verschiedenen kleinen Orten an der Südseite der Straße von Sangar, oder eigentlich Tsuguru und andern südlicheren Häfen in Nippon. Hakodadi hat 1000 bis 1100 Häuser, gewöhnlich gebauet aus Föhrenbrettern und mit Fichtenschindeln gedeckt. Ein backsteinerner Heerd, der auch zum Kochen dient, ist mitten in der Wohnung, und der Rauch erfüllt das Haus. Die Hauptstraße, außer welcher 2 bis 3 an der Bergwand liegen, dehnt sich 3 engl. M. Weges mit der Hauptdurchpassage am Seerande hin. Der Boden in dieser Gegend ist zu sandig zum Anbau und die Felsen sind meist vulkanischer Natur. Einige der besseren Häuser und die Tempel sind mit keilförmigen Ziegeln gedeckt. Der 2 Fuß erhöhte Estrich des Hauses nimmt ungefähr dessen ganzes Areal ein und ist mit gestopften Matten belegt. Glasfenster kennt man nicht. Die Läden an der Hauptstraße stehen oft mit der Familienwohnung im Hintergrunde in Verbindung, aber eben so oft mit einer

Werkstatt. Die Waaren in den Läden sind bestmöglichst in Kisten und Schiebläden verpackt, und nur die größte Töpferwaare, Korn und andere gewöhnliche Artikel stehen ausgestellt. Außer den Läden gibt es zahlreiche Waarenhäuser höher und sorgfältiger und ziemlich feuerfest gebaut. Deren Mauern sind 2 Fuß dick, aus Lehm oder Kollsteinen gebaut, haben 2 bis 3 Thüren und oben ein sicheres Ziegeldach. In den Läden findet man meistens wohlfeile Sachen, wie ein armes Volk sie verlangt, nämlich grobe, dicke Baumwollenzuge, gewöhnliches Porzellan und irdenes Geschirr, lackirte Becken, Becher u. s. w. dauerhafte Seidenstoffe, Messerschmiedwaaren, fertige Kleider u. dgl. Die Provvisionsläden enthalten Reis, Weizen, Gerste, Hülsenfrüchte, getrocknete und frische Fische, Seegras, Salz, Zucker, Saki, Soy, Holzbohlen, süße Kartoffeln und Feinmehl, nebst anderen weniger nothwendigen Artikeln in Ueberfluß. Einen öffentlichen Markt gibt es nicht. Ochsenfleisch, Schweinefleisch und Hammelfleisch werden nicht gegessen. Die Handwerker sind hauptsächlich Grobschmiede, Zimmerleute, Barbierer, Schiffszimmerleute, Lakirer, Töpfer und Steinhauer. Die Straßen sind 30 Fuß breit. Sie sind flumin, verglichen mit dem chinesischen Geschäftslärm. Doch war es eine stille Zeit, als das amerikanische Geschwader hier lag, und schon aus den großen Jügen von Packpferden, die mit ihren Producten durch die Straßen ziehen, den hundert Funken, die vor der Stadt vor Anker liegen, und den vielen Böten und Fischerschmadden daneben, läßt sich erkennen, was Hakodadi ist. Die animalische Nahrung der Bewohner besteht hauptsächlich aus Fischen, Clams, Krabben, Muscheln und andern Meerzeugnissen. Lachs von vortrefflichem Geschmack fängt man im Hafen im Monat Juni, außer Heeringern, Barsch, Schellen und Aal. Eine kleine Abwechslung machen Geflügel, Eier und Enten und dann und wann ein wenig Kaninchenfleisch und Wildpret aus. Kagen, Hunde und Krähen, die zahlreich sind, werden nicht gegessen. Die Pferde sind kleingliedrig, und einige von den Beamtenpferden gleichen Berbern, doch die Mehrzahl der Packpferde, deren Preis 25 bis 35 Doll. ist, erschienen halbgefüttert und überarbeitet. Ein schönes Reitpferd galt 200 Doll. Keine Wagen sah man, und alle Binnenlandstracht wird auf Pferden transportirt, wovon bei einer Gelegenheit nahe an 1000 in den Straßen Hakodadis zu sehen waren. Weizen, Reis, Hülsenfrüchte mancherlei Gattung, Gemüse und Gerste, nebst großen Auswahlen von Seegras, besonders einer Art von Laminaria, bilden die Stapelwaaren vegetabilischer Nahrung. Der Fisch- und Thraneruch zu Hakodadi an der Seeferse und im benachbarten Dorfe Schirasawabi war kaum erträglich. Kein Bettler ward gesehen. Das Klima Hakodadis ist feucht und vielleicht nicht denselben Extremen wie an der Küste Manichurins, auf derselben Breite, ausgesetzt, obwohl noch am 1. Juni Schnee auf den westlichen Bergen lag, woraus zu sehen, daß es kälter ist als in New-Bedford und Boston an der atlantischen Küste, ungefähr eben so weit nach Norden und eben so offen liegend. An dem genannten Datum standen die Pflirsich- und Kefelbäume in voller Blüthe, Aron, Sassafras, Ahorn, Weide und Schneeball blühten und einige der Bäume um die Stadt herum waren noch nicht ganz ausgebrochen. Die Einwohner Hakodadis beschäftigen sich meistens mit Handel und Schifffahrt, und mit Bezug auf ihre Brodstoffe sind sie auf ihre Einfuhren angewiesen. Funken kommen von verschiedenen Plätzen an der Südfseite der Sangarstraße, von Sado, das im Süden von Matsmai liegt, von Jeddo, Yehigo, Noto, Nagasaki oder Simonosaki nach dem Westende von Nippon hin, und selbst von Nhosaki und Owari im weiter entlegenen Süden. Im Hafen lagen über 100 Funken, obwohl es die stillste Zeit war, da der Südwind noch nicht wehte, um Schiffe von jenen Häfen herzubringen. Die Behörden bedauerten daher, daß sie nicht geben konnten was die Amerikaner verlangten, und wegen der Unsicherheit der Ankünfte wollten sie keinen Reis oder Weizen und Feinmehl verkaufen. Reis, Zucker, Branntweine, Baumwollenzuge, Seide, Eisen, Porzellan und gehauene Steine werden gebracht und dagegen getrocknete und gesalzene Fische, Seegras, Holzbohlen, Weizen, Gerste, Hirschgeweihe, Bauholz und andere Producte Jesso's versandt.

Rußlands innerer Handel und Verkehr.

II.

Wir schlossen unsern ersten Artikel mit einer vergleichenden Uebersicht der innern Einfuhr nach Petersburg während der Jahre 1853 und 1854, und fanden, daß das letztere in dem Gesamtwert der Einfuhr um fast 12 Mill. R. hinter 1853 zurücksteht, welcher Ausfall lediglich auf Kosten des Krieges gesetzt werden muß. Bei der Vergleichung der einzelnen Artikel kann es natürlich nicht befremden, daß die sonst für den Export vortzugweise bestimmten im Jahre 1854 sich ansehnlich vermindert haben, wie Getreide, Hafer, Hanf, Flachs, Talg, Balken und Bretter; noch mehr aber muß es auffallend erscheinen, daß die Einfuhr von Spiritus sich mehr als verdoppelt hat, während der Werth der Einfuhr von Manufaktur aus dem Innern und Lebensmitteln um mehr als 2 Mill. R. heruntergegangen ist. Dies sind sprechende Symptome für den tiefgreifenden Einfluß des Krieges auf das innere Verkehrsleben Rußlands. Nach der Auffassung des Herrn

v. Tengoborski würde dieß freilich nicht der Fall sein, da seiner Berechnung zufolge nur der auswärtige Handelsverkehr, welcher im Durchschnitt kaum die Summe von 200 Mill. R. erreicht, davon betroffen würde, während den russischen Binnenhandel, dem jener Nationalökonom einen Werth von 1250 Mill. R. beilegt, der Druck des Krieges nicht berührte. Daß eine solche Behauptung nicht stichhaltig ist, haben wir an den nachtheiligen Folgen des Krieges in Bezug auf den Getreidehandel gesehen, welche sich unmittelbar dem gesammten innern Verkehr mittheilen, da kein Land der Welt mehr abhängig ist von dem Getreideverkehr als Rußland.

Der innere Verkehr Rußlands aber stüzt sich größtentheils auf die zahlreichen Messen und Märkte, welche, vom Bedürfnisse zum Theil schon seit Jahrhunderten ins Leben gerufen, sich in den letzten Jahrzehnten bedeutend gehoben und vermehrt haben. Es ist nicht zulässig, hier auf den Verkehr aller der einzelnen Messen und Märkte, zumal in Bezug auf den Umfaß der einzelnen Artikel einzugehen, wohl aber dient es zur Beurtheilung dieser für Rußlands innern Verkehr wichtigsten Verhältnisse, einige Thatfachen in vergleichender Darstellung aufzustellen. Im Durchschnitt wurde bis zum Jahre 1854 auf den verschiedenen Messen Rußlands, von denen die beträchtlichsten zu Nishegorod, Irbit, Romny, Charkow, Kursk, Pultawa, Simbirsk, Krolewetzk, Sumy, Lebedian, Korsun, Tambow, Taganrog, Kler Jakusk, abgehalten werden, von den zugeführten Artikeln etwa zwei Drittel abgesetzt und nahe ein Drittel blieb unverkauft. Wenn z. B. im Jahre 1840 auf den eben genannten Märkten Waaren für ca. 355 Mill. R. aufgeboten wurden, so fanden sich für 225 Mill. Käufer. Mehr als die Hälfte dieses Verkehrs fällt übrigens allein auf die Messe von Nishegorod. Im Vergleich nun mit dieser während der letzten Jahrzehnte ausgebildete Gewohnheit und Praxis des innern russischen Verkehrs lauten die russischen Berichte über den Handelsumsatz während dieses Jahres durchaus ungünstig. Aus Pultawa z. B. wird über den im Juli abgehaltene Markt, auf welchem sonst bedeutende Geschäfte in russischen Landesproducten, wie in Moskauer und polnischen Fabrikaten gemacht werden, berichtet, daß von Wolle, von welcher gegen 150,000 Pud am Markte waren, beinahe die Hälfte am Plage liegen geblieben ist, indem außer einigen Brody und Breslauer Kaufleuten keine fremden Käufer sich eingefunden hatten, und die inländischen Tuchfabrikanten durch den sehr gehemmten Geschäftsgang kaum die Hälfte ihres sonstigen Bedarfs nöthig hatten. Und dennoch konnte man im Verhältniß zu andern Hauptartikeln Südrußlands das Wollgeschick als brillant bezeichnen; denn für Talg, Häute, Hanf und Früchte, Pelzwaaren, für großrussische Fabrikate, wie Segeltuch, Schiffskleinen etc., fanden sich gar keine Käufer. Diese Artikel werden sonst von Speculanten an Niga, Petersburg, Odessa und Taganrog aufgekauft, um während des Winters verschickt zu werden. Auch der Absatz in russischen und polnischen Manufakten war spärlich. — Günstiger gestalteten sich die Verhältnisse d. Marktes zu Irbit, wo die Bewohner Sibiriens ihre Landesproducte gegen die Erzeugnisse der europäischen Industrie vertauschen. Bis dorthin war offenkundig der Einfluß der kriegerischen Ereignisse noch nicht vorgebrungen. Die Zufuhr dieses Plazes ist überhaupt in rapider Zunahme begriffen; der während sie im Jahre 1840 nur noch 43 Mill. R. Auf betrug, erreichte sie 1854 einen Werth von 37 Mill. R. S., also fast doppelt so viel, als 14 Jahre früher. Verkauft wurde hier für 29 Mill. R. S., meist russische Waaren (gegen 22 Mill. R. S.) Von europäischen und Colonialwaaren wurde für 3 Mill. R. S., und von asiatischen Waaren für 4 Mill. R. S. umgesetzt. Im Vergleich zum Jahre 1853 waren hier für 341,000 R. m. Waaren zugeführt, und für 97,000 R. weniger verkauft worden.

Dies ungünstiger haben sich die Handelsverhältnisse auf andern Märkten und Messplätzen gestaltet. In Romny z. B. vereinigte der sogenannte Masjanter Markt in diesem Jahre eine Waarenmasse im Totalbetrage von 4 1/2 Mill. R. S., wovon aber nur für 1,976,000 verkauft wurden. Von den zu Markte gebrachten russischen Erzeugnissen, die einen Werth von 1 Mill. R. hatten, wurden nur verkauft für 1,800,000 R. Unter diesen waren baumwollene Fabrikate für 1 1/2 Mill. R., von denen 568,000 R. S. abgesetzt wurde. In ähnlicher Weise verhielt es sich mit wollenen, seidenen, Flachs- und Hanfwaaren. Gold- und Silbersachen, im Werth von 74,000 R. S. auf dem Markt erschienen, erhielten nur 10,000 R. S. Absatz, was einen Anhaltspunkt dafür zu gewahren schenkt, daß im russischen Verkehr die Beschränkung von den Artikeln des Luxus eben erwähnten Anzeichen finden sich auch ähnliche Erscheinungen in dem übrigen innern Verkehrsleben Rußlands.

Zu dem Rosowschen Markt (im Gouvernement Jarostaw), der Frühjahrs abgehalten wird, wurden Waaren im Werthe von 2,133,517 R. zugeführt, darunter für russische Erzeugnisse 1,403,747 R. S.; auf europäische und Colonialwaaren 599,470 R. S., auf asiatische Producte 85,800 R. S. und auf Pferde 44,500. Die Hauptgegenstände der russischen Production waren baumwollene Fabrikate (für 251,240 R.), Seidenwaaren (für 92,630 R.), Wollenwaaren (für 65,277), Lederwaaren (153,235 R.) Metalle und Fabrikate davon (für 134,000 R.), Cerealien (für 80,325 R.) und Runkelrübenzucker (für 72,000 R.). Unter den ausländischen Waaren befanden sich Indigo (für 387,000 R.), Del (für 120,000 R.) und Zinn

(für 75,000 R.). Im Allgemeinen wurden die Handelsumsätze, welche kaum die Hälfte der eingeführten Artikel umfaßten, auf Credit gemacht. Der Markt wurde von 8526 Personen besucht und der Gewinn, den er abwarf, bestand in 15,321 R. für das Markt-Comité, gegen 10,600 R. für die Einwohner an Hausmieten und etwa 8500 R. für die Boden-Eigenthümer.

Der Zimbirsker Markt (unter dem Namen Sbornaja bekannt), welcher ebenfalls in das Frühjahr fällt, vereinigte eine Waarenmasse, die auf 2,006,660 R. S. berechnet wurde, während der Werth des Absatzes nicht 1582,580 R. S. überstieg. (Im Jahre 1840 wurden hier für $4\frac{1}{2}$ R. Aff. eingeführt, und für mehr als 2 Mill. R. Aff. verkauft). Hiervon kamen auf russische Erzeugnisse 1,734,760 R. bei der Zufuhr und 478,000 R. beim Absatz; auf ausländische Waaren nur 271,000 R. bei der Zufuhr und 1,015,500 R. beim Absatz. Unter den ersteren waren die Hauptartikel folgende: seidene und halbseidene Fabrikate (für 600,000 R. S.), Baumwollwaaren und rohe Baumwolle (für 452,500 R.), Eisen- und Gußeisenfabrikate (für 118,000 R.), andere Metalle und Metallfächer (für 85,000 R.), Schmuckfächer und Goldschmiedarbeiten (für 86,000 R. S.), Lederwaaren (für 60,000 R.), Pelzwerk (für 50,000 R. S.), Zucker (für 35,000 R. S.). Unter den ausländischen Waaren nahmen Farben und Droguerien, von denen für 100,000 R. S. eingeführt und für 30,000 R. verkauft wurde, den ersten Rang ein, und nach ihnen folgte Thee, wovon für 40,000 R. hinkam und für 35,000 R. verkauft wurde. Von Pferden, die im Werthe von 36,000 R. auf den Markt gebracht wurden, verkaufte man für 23,000 R. S.

Der um Epiphania zu Riem abgehaltene Markt repräsentirte an eingeführten Waaren einen Werth von 1,757,340 R. S., wovon für 765,865 R. S. abgesetzt wurde. Außerdem wurde noch in den Magazinen und Läden der Stadt ein Gros verkauft: Zucker, Thee, Specereien und Fische für den Werth von 86,950 R., ferner Seiden-, Wollen- und Baumwollenwaaren für 82,300 R. Schmuckfächer, Fayence-, Porcellan- und Glasgeschirre für 37,500 R., Eisen und Fabrikate aus Eisen und Kupfer für 90,000 R. Es waren 12 Bankier-Comptoirs errichtet mit einem Gesamt-Capital von 2 Mill. 245,000 R., wovon 2,005,000 R. in Circulation kamen. Contracte und andere öffentliche Auktionen wurden für eine Summe von 574,138 R. abgeschlossen, wobei die Krone eine Einnahme von 11,292 R. hatte. Der Gewinn der Stadt an Hausmiete belief sich auf 9,950 R.

Auf den Menzelsker Markt (im Gouvernement Drenburg) wurden verschiedene Waaren im Werthe von 2,357,000 R. gebracht, und davon verkauft für 1,615,000 R., was — im Vergleich zu 1853 — eine Abnahme von 105,000 R. in der Zufuhr und 11,500 R. im Absatz erweist. Die wichtigsten Handelsgegenstände waren Baumwollen-, Wollen- und Seidenfabrikate, Indigo, Nähadeln, Band, Pelzwerk, Metallfächer, Pottasche, Cerealien, Thee und Zucker. An Pferden kamen für 109,000 R. auf den Markt und wurden für 106,000 R. verkauft. Die Einwohner der Stadt hatten für Miete ihrer Häuser fast 9000 R. Gewinn und die Einnahmen der Stadt beliefen sich auf 9898 R.

Der in Wessjegonsk um die Epiphaniazeit abgehaltene Markt (Gouvernement Twer) vereinigte Waaren im Totalbetrag von 1,214,250 R., von welchen für 939,150 R. verkauft wurden. Hierher kamen gewöhnlich Robinsker Getreide, Salz, Pelzwerk, Tabak und Fische von Nishni Norgorod; Del, Birnen und Hopfen von Arsamaj; Lichte, Eisen, Kancar und Zeug von Saroflam; Thee, Caffee, Zucker, Seife, Specereien, Wein und Porzellan von Moskau; Sattlerarbeit von Wessjeg. An Eisenfabrikaten waren für 285,000 R. eingeführt und für 190,000 R. abgesetzt, an Thee und Caffee für 140,000 eingeführt und für 130,000 R. abgesetzt.

Der um dieselbe Zeit zu Lebedjan (Gouvern. Tambow) abgehaltene Markt, wurde nach der feilgebotenen Waarenmasse auf 1,012,270 Rubel berechnet, ungefähr 281,000 Rubel mehr als im Jahre 1853. Abgesetzt wurde von diesen Waaren für 553,660 Rubel, und zwar speciell in russischen Waaren für 443,860 S. Rub., während für 846,320 Rub. eingeführt waren. Der diesjährige Markt zeichnete sich besonders durch die Menge der eingeführten Lederwaaren aus, deren Absatz jedoch nicht den Hoffnungen entsprach. Von ausländischen Waaren kamen hier bucharische Shawls und Zeug, Thee, Seiden- und Wollenfabrikate in Umsatz.

Zu dem um Epiphania abgehaltenen Markt im Flecken Lubawitschi (Gouvern. Mohilow) wurden für eine Summe von 542,000 R. Waaren eingeführt und für 224,000 R. verkauft. Im Vergleich zum Jahre 1853 fand eine Zunahme von 90,000 R. in der Zufuhr, und nur von 4000 R. im Verkauf statt. Unter den russischen Fabrikaten, von denen für 387,000 Rubel eingeführt und für 168,000 R. abgesetzt wurde, waren Baumwollenfabrikate (für 72,000 R. eingebracht und für 52,000 R. abgesetzt), Wollenwaaren (für 65,800 R. eingebracht und für 19,700 R. abgesetzt) seidene und halbseidene Fabrikate (für 62,000 R. angebracht und für 24,000 R. verkauft). Von ausländischen Waaren wurden für 155,000 R. eingeführt und für 56,000 R. abgesetzt.

Der zu Blagoweschtschenkoje (Gouvern. Archangel) abgehaltene Sudoxim Markt hatte eine Waaren-Zufuhr im Werthe von 446,800 R., wovon für 347,000 Rubel verkauft wurden. Die Hauptgegenstände der Zufuhren waren Seidenfabrikate (für 70,000 R.), Baumwollenwaaren (für 13,300 R.), Wollenfabrikate (für 40,000 R.), Seife (für 29,000 R.),

Hanf und Hanfgarn (für 28,000 R.), rohe Häute (für 22,000 R.), Fische (für 26,000 R.), diverses Pelzwerk (für 22,000 R.), Wachelichte (für 18,000 R.), Thee (für 16,000 R.) und Sattlerarbeit (für 12,000 R.)

Diese hier angeführten Messen, sowie eine Reihe untergeordnete Märkte nehmen aber nicht die Bedeutung in Anspruch wie der einzige Messplatz Nishgorod, auf welchem im Durchschnitt der letzten 15 Jahre ein jährlicher Umsatz von mehr als 50 Mill. S. R. stattgefunden hat.

Nishnei Novgorod, wohin die Messe von Makarjew im Jahre 1817 verlegt wurde, die Hauptstadt des gleichnamigen Gouvernements, liegt an der großen Straße von Moskau nach Sibirien, am Zusammenfluß der Oka und Wolga. Die äußerst günstige Gelegenheit dieses Platzes an der Vereinigung zweier schiffbaren Ströme von bedeutender Ausdehnung, in der Mitte des Reichs und der Grenze zweier Welttheile, hat ihm seine außerordentliche Wichtigkeit verliehen. Die Messe zu Novgorod ist das Thermometer des russisch-asiatischen Verkehrs, ein Markt, der wegen des großen Umsatzes und in Beziehung auf den bedeutenden Zusammenfluß von Handelsleuten aus allen Gegenden des weiten russischen Reichs sowohl, als auch aus verschiedenen europäischen und asiatischen Ländern, gegenwärtig zu den berühmtesten in der Welt gehört. Seine Bedeutsamkeit beruht auf der Nothwendigkeit des gegenseitigen Austausches der Erzeugnisse zweier Welttheile, deren Bewohner zu solchem Zwecke jährlich an diesem Orte zusammenkommen, welcher durch seine Lage von der Natur selbst zum bequemen Austausch jener zahllosen Producte der Landwirtschaft und des Kunstfleißes bestimmt scheint. Den Transport dieser Producte sowohl nach dem Messplatz als von hier aus nach den entlegenen Gegenden des Reichs, erleichtert vorzüglich der Zusammenfluß der beiden bedeutenden Ströme, die sich hier vereinigen. Sibirische Kaufleute bringen ungeheure Quantitäten der zu Riachta eingetauschten Waaren und des Ertrags der Pelzwildjagd hierher, um sich wieder mit dort gesuchten europäischen Waaren zu versorgen, welche sie zu Wasser nach Pean und von dort mit erster Schilttenbahn nach dem Orte ihrer Bestimmung versenden. Handelsleute aus Mittelasien finden hier nach 6 monatlichen höchst beschwerlichen Karavanenreisen, ebenso wie Perser und Gruser, einen vortheilhaften Absatz für kostbare orientalische Luxusartikel. Hier ist der Marktplatz für die jährliche Ausbeute roher Metalle aus dem Ural und den Sibirischen Gebirgen und des Fischfangs auf dem kaspischen Meer, so wie für die zahllosen Colonialwaaren und für die kostbaren Erzeugnisse der europäischen Industrie. Mit einem Worte, hier treibt Europa den Handel mit Asien auf dem Landwege, und dieser wichtige Punkt des Weltverkehrs ist geeignet, auf die innere Zustände Russlands einen bedeutenden Einfluss auszuüben. — Der jährliche Durchschnittswerth der nach Novgorod gebrachten Waaren wurde berechnet von 1823—26 auf 80 Mill. R. Aff., von 1827—36 auf 124 Mill. R. Aff. und von 1837—41 auf 152 Mill. R. Aff. und zwar so, daß darunter die russischen rohen Producte oder Fabrikate von 1827—41 von 67 Mill. auf 123 Mill. Werth gestiegen, die Fabrikate aus dem übrigen Europa und Colonialwaaren in demselben Zeitraum von 16 Mill. R. Aff. auf 7 Mill. gefallen waren, die Erzeugnisse Asiens, aus China, der Bucharei, Armenien, und Persien sich ziemlich gleich geblieben waren, zwischen 22 und 29 R. Aff. — Die angeführten Zahlen ergeben übrigens, daß der Gesamtwerth des Messverkehrs keineswegs eine solche Annahme erfahren hat, als sich den Verhältnissen nach erwarten ließe. Die Bevölkerung ist gewachsen, die Bedürfnisse sind gesteigert, die Grenzen des asiatischen Verkehrs bedeutend erweitert und dessenungeachtet ist der Durchschnittswerth der zu Markte gebrachten Waaren (welcher während der Jahre 1820—23 auf jährlich 184 Mill. R. Aff. sich stellte) für 1839—41 nur 153 Mill. Aff. und hatte den Umsatzwerth von 1841 nicht viel übertrifft. — Das Verhältnis der Waaren-Quantitäten ist freilich ein anderes, weil die Preise vieler Artikel seit den letzten 30 Jahren erheblich gefallen sind, allein eine bedeutende Abnahme ist auch in dieser Beziehung nachzuweisen, nämlich bei den europäischen Fabrikaten und Colonialwaaren. Sucht man den Grund dafür auch in verschiedenen Ursachen, so bleibt wohl der Hauptgrund, das seit 1822 eingeführte russische Prohibitivsystem und die dadurch veranlaßte industrielle Revolution in Rußland.

Um den Einfluss, welchen der gegenwärtige Krieg auf den Messverkehr zu Novgorod gehabt hat, beurtheilen zu können, fehlen noch die Ergebnisse des diesjährigen Umsatzes. Die Messe zu Novgorod fällt zwar nach officieller Bestimmung in den Monat August, wird aber nicht selten in Wirklichkeit erst im Monat September eröffnet. So geschah es im vorigen Jahre, daß bis zum 22. August gar kein Umsatz auf der Novgoroder Messe stattfand und dieselbe erst nach der Mitte September als beendet angesehen werden konnte. Ungünstige Einflüsse, wie die Furcht vor der Cholera, das Gerücht, daß der Thechtaushandel in Riachta aufgehört habe, fortwährende Uebersicht des Umsatzes der einzelnen Artikel erhielt. Der Totalwerth aller zur Messe gebrachten Waaren belief sich auf 4,130,755 R. und der des unverkauft gebliebenen Restes auf 514,890 R. Im Vergleich zur Messe von 1852 wurde für 217,000 R. weniger eingeführt und für 286,000 R. weniger verkauft. Rohe Häute wurden für 560,000 R.

zugeführt, wovon für 75,000 R. unverkauft blieb. An Leder und Lederwaaren kam auf die Messe für 2,430,000 R. wovon für 221,000 R. nicht verkauft worden. Verarbeitetes und rohes Metall hatte einen Werth von 9,885,000 R. wovon für 1,732,000 R. nicht abgesetzt wurde. Gegen 1852 ist die Zufuhr um 1,600,000 R. und der Absatz um 1,300,000 R. geringer gewesen. Der Gesamtwert der Thon- und Glaswaaren belief sich auf 850,000 R., von denen unverkauft blieben für 179,000 R. Holz und Erzeugnisse aus Holz hatten den Werth von 616,000 R., davon wurden für 9000 R. nicht verkauft. Der Gesamtbetrag der Getränke erreichte die Summe von 778,000 R., wovon für 41,000 unverkauft blieb. Im Vergleich zur Messe von 1852 wurden für 137,000 R. mehr zugeführt und für 127,000 R. mehr abgesetzt. An Fischwaaren betrug die Zufuhr 985,000 R., unverkauft blieb für 62,000 R., was im Vergleich zur Messe von 1852 ein Mehr von 158,000 R. für die Zufuhr und von 96,000 für den Absatz ausmacht. Der Werth der zugeführten Getreidesorten sowie von Salz belief sich auf 3,969,000 R. wovon für 485,000 R. unverkauft blieb. Gegen 1852 ergibt sich ein Mehr der Zufuhr von 1,721,000 und des Absatzes von 1,515,000 R. Lebensmittel hatten den Werth von 2,585,000 R., wovon für 85,000 R. nicht verkauft worden. Gegen die Messe von 1852 war die Zufuhr um 30,000 R. bedeutender, der Absatz um 47,000 R. geringer. Cosmetische-, Material- und Apothekerwaaren hatten einen Werth von 1,950,000 R., unverkauft blieb für 274,000 R. Weberwaaren jeder Art wurden für 801,000 R. zugeführt und für 176,000 R. nicht abgesetzt, so daß gegen 1852 für 42,000 R. mehr eingebracht und für 95,000 R. weniger abgesetzt wurde. Leinen- und Hanfen-Fabrikate betrugen 888,000 R., unverkauft blieben für 191,000 R. Gegen 1852 wurden für 182,000 weniger eingebracht und für 185,000 weniger abgesetzt. Von Wollenwaaren wurden für 3,480,000 R. zugeführt und für 802,000 R. nicht abgesetzt. Gegen 1852 war die Zufuhr für 490,000 R. geringer und wurde für 595,000 R. weniger verkauft. Seiden- und halbseidene Waaren hatten einen Werth von 1,813,000 R., unverkauft: 573,000 R. Gegen 1852 Zufuhr mehr um 231,000 R. und der Absatz um 314,000 R. weniger. Der Gesamtbetrag der Zufuhr aller seidene und halbseidenen Fabrikate belief sich auf 3 Mill. R. wovon für 999,000 R. unabgesetzt blieb. Gegen 1852 war für 322,000 R. weniger auf den Markt gebracht und für 477,000 R. weniger verkauft. Die Zufuhr der baumwollenen und halbbaumwollenen Fabrikate hatte den Werth von 8 Mill. R., wovon für 1,600,000 R. unverkauft blieb. Gegen 1852 ein Minus der Zufuhr um 1,152,000 R. und des Absatzes von 1,300,000 R. Möbelwaaren wurden auf den Markt gebracht für 718,000 R., unabgesetzt blieb für 137,000 R. Toilettenwaaren für 1,398,000 R., unabgesetzt für 312,000 R. Kanzlei-Material (Papier, Federn u.) für 671,000 R., unabgesetzt für 100,000 R. Gegenstände für den geistlichen und Schulbedarf (worunter Heiligenbilder für 34,000 R.), im Ganzen für 152,000 R., unverkauft für 44,000 R. — Die bisher aufgeführten russischen Artikel, zu denen noch einige von ganz untergeordneter Bedeutung kommen, hatten einen Werth von 48 Mill. R., unverkauft blieben für 8 Mill. Im Vergleich zur Messe von 1852 war der Werth der Zufuhr um 1 1/2 Mill. R. und der des Absatzes um 2,200,000 R. geringer.

Von den europäischen Handelsartikeln nahmen Weine und Colonialwaaren einen Werth von 1,374,000 R. ein, von denen für 146,000 R. unverkauft blieben; Spezereywaaren (Caffee, Baumöl u.) für 437,000 R., unverkauft 27,000 R., Material- und Apothekerwaaren 3 Mill. R., unverkauft für 210,000 R. Von diesen Artikeln wurde gegen 1852 für 468,000 R. mehr eingebracht und für 445,000 R. mehr abgesetzt. Die Zufuhr von Wollensfabrikaten hatte einen Werth von 389,000 R., unverkauft blieb für 106,000 R.; Seidenfabrikate für 798,000 R., unverkauft für 201,000 R.; Baumwollensfabrikate für 283,000 R., unabgesetzt für 55,000 R.; Leinene und Hansene Fabrikate für 355,000 R., unverkauft für 46,000 R. Diverse Waaren (wie Garn, Korallen, Perlen, Uhren, optische Instrumente, Modewaaren, Parfümerien) für 716,000 R., unverkauft für 184,000 R. In allen diesen Artikeln wurde etwas mehr zugeführt und abgesetzt als im Jahre 1852. Der Gesamtbetrag der europäischen Artikel beläuft sich auf 7,400,000 R., wovon für 97,000 R. unverkauft blieb. Gegen 1852 wurden für 1 Mill. Waaren mehr zugeführt und für 947,000 mehr abgesetzt.

Aus dem asiatischen Handel kamen chinesische Artikel (Thee) auf den Markt für 5,377,000 R., weniger gegen 1852 für 1 1/2 Mill. R. An sämtlichen Bucharen und Chitwaer Waaren wurden auf die Messe gebracht für 843,000 R., gegen 1852 um 23,000 R. weniger. An persischen und transkaukasischen Waaren war die Zufuhr und der Verkauf für 1 1/2 Mill. R., um 445,000 R. mehr als im J. 1852. Der Werth sämtlicher zugeführten und abgesetzten asiatischen Waaren belief sich auf 7,766,000 R., gegen 1852 um 1,119,000 R. weniger. Die verringerte Nachfrage russischer Waaren für Asien erklärt man sich in Nowgorod durch den Umstand, daß fast alle Waaren dort hin vom übrigen Europa über Trapezunt eingeführt und um 30 % billiger als russische Fabrikate derselben

Art verkauft werden. Der Totalbetrag der Zufuhr in Nowgorod 1853 war 63,459,275 R., gegen 1852 um 1,606,000 R. weniger; der Gesamtwert des Absatzes belief sich auf 54,417,705 R.

(Fortsetzung folgt.)

Zolländerungen in den Niederlanden.

Die Veränderungen welche das Gesetz vom 1. September in dem niederländischen Zollgesetz herbeigeführt hat, bestehen in Folgendem:

Die Ermäßigungen der Ein- und Ausfuhrzölle welche auf Grund von Verträgen einzelnen Mächten zugestanden worden sind, sind auf alle gleiche Waaren ausgebehnt, welche durch Unterthanen anderer Staaten, durch welche Flagge immer, ob zu Land oder zur See die Ein- oder Ausfuhr stattfinden möge; ausgenommen bleiben nur die Ausfuhr von niederländisch-indischen Colonialproducte aus holländischen Häfen und die Fälle, wo die holländische Regierung Repressalien anzuordnen für gut befindet. Demzufolge sind keine Ursprungszeugnisse mehr nothwendig und es reducirten sich die Zölle nachstehender Artikel wie folgt:

	neuer Zoll	fl.	Cent.
Porzellan, anderes als vergoldetes.....	100 Kilogr.	6	—
Bier in Fässer.....	Hectol.	2	50
in Flaschen 116 und mehr aufs Hectol....	pr. 100 Flasch.	2	75
in Krügen von wenigstens 1 Lit. 2 Decil. ..	100 Krüge	3	—
Bücher in flamänd. oder holländischer Sprache ..	100 Kilogr.	1	—
Nähfaden von Leinen, Hanf, Berg und jeder nicht besonders aufgeführte.....	"	10	—
Glas, leere Flaschen.....	100 Stück	1	—
Fensterglas.....	vom Werthe	5%	
Krytall glatt, ungefärbt, ungeschliffen.....	100 Kilogr.	3	—
" vergoldet, geschliffen, gefärbt u.....	"	6	—
Spiegel belegt und unbelegt.....	vom Werthe	6%	
Hanf, gehehelt.....	100 Kilogr.	1	40
Seidenhüte mit Filzgrund.....	pr. Stück	—	25
Hopfen.....			frei
Häute, gegerbt und zubereitet nicht besonders angeführt	100 Kilogr.	6	—
Eisen, Arbeiten und Geräthe von geschmiedetem, gewalztem oder gehämmertem Eisen ohne Zusatz von anderen Materialien.....	vom Werthe	2%	
Nägeln.....	100 Kilogr.	—	75
Spielkarten.....	"	6	—
Kurzwaaren, Messerwaaren.....	vom Werthe	3%	
Blauweiß.....	100 Kilogr.	1	40
Gewebe von Baumwolle jeder Art.....	vom Werthe	4%	
von Wolle, Tücher und Tucharten.....	100 Kilogr.	30	—
" andere wovon 6 Metres 1 Kilo. und mehr.....	"	30	—
leichtere.....	vom Werthe	5%	
von Leinen, Hanf, Berg, mit Ausnahme von beddetyk (Bettzeuchen).....	"	1%	
von Seide (auch Bänder).....	vom Kilogr.	2	—
Gewebe von Baumwolle und Wolle gemischt zahlen wie baumwollene, wenn die Rolle ausschließlich aus diesem Material und das Gewicht 1 Kilo. oder mehr pr. 6 Metres ist.			
Strumpfwaaen, Spitzen, Tulle.....	vom Werthe	4%	
Möbel.....	"	8%	
Papiere aller Art, Pappdeckel ausgenommen.....	"	5%	
Stearin.....	100 Kilogr.	4	—
Seefische, Anchovis und Heeringe, geräuchert, getrocknet gefalzen.....	} das 1000	2	40
Plattfische, getrocknet.....		die Tonne	4
Stoefisch, gefalzen.....	das 1000	1	90
Sardinen, geräuchert.....	100 Kilogr.	2	40
andere ordinaire.....	"	4	25
" feine.....	"	1	—
Active nitrique.....	"	—	10
sulfurique.....	"	—	10
Flachs, gehehelt.....	"	2	40
Seifen, harte oder weiche.....	"	4	50
parfümirt.....	"	7	50
Schiefer.....	1000 St.	—	10
Weine, sardinische (und daher wohl alle anderen) in Fässer.....			frei
in Flaschen 116 und mehr aufs Faß, sonst Flaschen und Weine besonders.....	pr. 100 Flasch.	1	—
Olivenöl.....	pr. Faß	1	—
Schwefel, raffinirt.....	100 Kilogr.	—	50

Handelsbericht.

Bremen, 20. Decbr. Während der letzten acht Tage kamen 25 Schiffe an und gingen 5 Schiffe ab; widrigen Windes halber mußten mehrere Fahrzeuge vor Anker bleiben.

Der Haupt-Import war:

- Von Manzanilla: 254 Pck. Tabak, 685 Blöcke Cedern-, 365 Blöcke Mahagoni-144/m. F. Gelbholz.
- Neworleans: 493 Pck. Baumwolle, 88 Fff. Kentucky, 5 Kst. Tabak, 216 Fff. Stengel, 2 Bl. Salappe.
- Savanilla: 1601 Pck. Tabak, 22 Kst. Cigarren.

Asscuranz: Prämien unverändert.

Wechsel-Course:

Hamburg, 300 Mark Bco.....	K. S. 138 ¹ / ₂
	2 Mt. 137
Amsterdam, 250 fl. Cour.	K. S. 129 ³ / ₈
	2 Mt. 128 ³ / ₈
Londen.....	K. S. 609 . 608
	2 Mt. 604 . 603

Im Laufe der verflossenen Woche wurden von nordamerikanischen Tabaken 58 Fff. Bay, ordinair, braun und couleurig, 151 Fff. Ohio, ord., braun und gelb, 67 Fff. Scrubse, ord. und mittel, 353 Fff. Maryland, ord. bis fein, 38 Fff. Virginy, ord. bis mittel, 285 Fff. Kentucky, ord. bis fein, 47 Fff. Stengel, Kentucky, verkauft, und bleibt Lager: 3190 Fff. Maryland, 1832 Fff. Virginy, 4539 Fff. Kentucky, 2494 Fff. Stengel. Westindische und südamerikanische. Die von Savanilla und von London angebrachten Columbia in Blättern (Amalema) waren theils schon auf Lieferung verkauft. Die Umsätze darin erstreckten sich mit Inbegriff einiger Partien Siron und Palmyra auf 2363 Packen. Von den übrigen Umsätzen kamen zum Abschluß: 145 Ser. Cuba, 143 Ser. Domingo, 48 Kst. Seedleaf, 419 Pck. Portorico in Blättern, 100 Körbe Barinas in Blättern, 61 Pck. prima Brasil in Blättern und 15 Kst. Florida. Vorräthe erster Hand bestehen in ca. 1325 Ser. Havana (Cab.), ca. 5157 Ser. Cuba, ca. 225 Ser. Domingo, ca. 575 Kst. Seedleaf, ca. 5600 Pack. Portorico in Blättern, ca. 800 Kb. Barinas in Rollen, ca. 4525 Kb. Barinas in Blättern, ca. 1250 Pck. Columbia in Blättern, ca. 2675 Pck. Brasil in Blättern, ca. 310 Kst. Florida. — Caffee. In dieser Woche sehr still, und wurden nur Kleinigkeiten für den nöthigen Bedarf aus zweiter Hand gekauft. — Von rohem Zucker wurden 30 Fff. Cuba Muscovaden verkauft und von raffinirter Waare ca. 5000 Brode Meis, ca. 400 Köpfe Sandis, sowie mit Passirscheinen 6000 Btd. Meis u. Raffinade begeben. — Von Baumwolle 328 Pck. nordamerikanische zum Versand genommen. — Reis. Der Markt blieb im Allgemeinen unverändert, einige zum Verkauf gestellte größere Partien fanden willig Nehmer. 3,300 Ball. polirt. Arracan, größtentheils auf Frühlingslieferung, wurden zu bisherigen Preisen abgeschlossen. — Thee ohne Umsatz von Belang. — Von Farbewaaren fanden nur Kleinigkeiten Nehmer. — Gewürze. In Auction, für Asscuradeurs Rechnung, sind 76 Kist. Cassia lignea verkauft. Von Pfeffer und Piment wurde nur das Benöthigte genommen. — Früchte. Smyrn. Rosinen und Corinthen niedriger. Von ersterer Frucht sind in Auction und unter der Hand 80 Fff., und von letzterer 15,000 K verkauft. — Serpentinöl. Auf Lieferung fanden 100 Bdt. Nehmer. Schildpatt. Eine Kiste wurde gekauft. — Heeringe ohne Umsatz von Belang. — Theer. 50 Ton. Stockholmer gingen in die zweite Hand über. — Pottasche und Fettwaaren ohne Veränderungen in den Preisen und ohne Umsätze von Belang. Zuführte 330 T. Berger blanker und 150 T. Leberthran waren schon früher auf Lieferung verkauft. — Getreide. Weizen wenig gefragt und zu den bestehenden Preisen in Partien nicht unterzubringen. Roggen erlangte eine größere Festigkeit und wurden in einzelnen Fällen etwas bessere Preise bewilligt. Die Frage ist nur schwach, und die Landzufuhren haben bei dem regnigten Wetter wesentlich nachgelassen. Gerste und Hafer mehr zugeführt und billiger abgegeben. Bohnen wenig gefragt.

Bermischte Notizen.

- Die Wasserleitungen in Paris von 25 bis 60 Centimetre Durchschnitt haben 70,000
- die von 8 bis 21 Centimet. Durchschnitt haben 242,000
- zusammen 312,000

Mètres Länge.

Das durch die bestehenden Wasserleitungen der Stadt zur Verfügung hende Wasser ist 148 Millionen Litres täglich, die Röhren sind aber zu eng, diesen Borrath herbeizuführen und das Niveau einzelner Bezugsquellen ist zu niedrig. Es ist daher im Plane, Paris mit neuen Wasserwerken zu versehen.

— Die Remorquer Gesellschaft in Rotterdam hat vom 1. December ab, einen ermäßigten Tarif eintreten lassen, denselben für fremde und niederländische Schiffe gleich gestellt und zwei Dampfer zum beständigen Dienst zwischen Trou-suerhafen und H. Uvoetbluns aufgestellt.

— Der Hafen von Sunderland welcher 1710 65,760, 1748 147,403, 1800 303,459 Chaldrons Steinkohlen ausführte, exportirte 1853 693,912 Chaldrons.

— Chilis Staats-Einnahmen waren:

	1851	1852	1853
	4,581,254	5,326,133	5,869,910 Piafter
worunter Zolleinnahmen 1852.	3,310,694,	1853: 3,675,971 Piafter.	

— Annähernder Bericht über die in Südaustralien producirten Kupfer- und Bleierz seit ihrer ersten Entdeckung:

Kupferminen:	
Burra-Burra	92384 Tonnen
Karkulla	75 "
Kanmanteo	3441 "
do. (Pachtportionen)	560 "
Paringa	512 "
do. (Pachtportionen)	300 "
Montacute	2000 "
Welaide	500 "
Entreprise	200 "
Nendy Creek	1200 "
Süd Kapunda	200 "
Kapunda	12650 "
Prinsep Royal	513 "
N. Rhine	100 "
Port Lincoln	560 "
Royal Mining Comp.	60 "
Dottons Mine	50 "
Strathalban, Breadalbyn u. Giewalbyn zusf.	250 "

115,520 Tonnen Kupfer.

Silberblei:

Stee Osmond	1009 Tonnen
Wheal Watkins	1000 "
Wheal Gawler	90 "
Wheal Grainger	70 "
Wheal Margaret	120 "
Wheal Brothers	40 "
Belvedere	100 "

2429 Tonnen Silberblei.

Der Werth von 155,520 Kupfererz, zu 15 £ die Tonne berechnet, würde 1,732,800 £ und von 2429 Tonnen Silberbleierz zu 12 £ die Tonne angeschlagen, 20,143 £, zusammen ein Einkommen von 1,752,968 £ betragen.

Die Burra-Burraminne Südaustraliens wurden 1845 zuerst zuarbeiten begonnen. 1851 arbeiteten 1003 Mann daran. Darauf kam das Goldfieber.

— Durch Decret vom 8. Decbr. ist das Verbot, Waffen, Munition und andere Kriegsgegenstände aus Frankreich auszuführen, dahin ausgedehnt worden, daß auch die Durchfuhr dieser Dinge verboten ist.

— Die Ratification des Vertrages vom 10. Juli 1853 zwischen Frankreich und den Argentinischen Republiken bezüglich der freien Schifffahrt auf den Strömen Parana und Uruguay ist am 21. Sept. 1854 ausgewechselt worden. Dieser Vertrag verspricht Freiheit dieser Schifffahrt, den Handelsschiffen aller Nationen, verpflichtet die Argentinische Regierung das Fahrwasser zu bezeichnen, die Behörden der ganzen Conföderation sollen sich zu einem einförmigen System der Zölle, Schifffahrts-, Piloten- und Hafengebühren vereinigen und beide contrahierende Parteien verpflichten sich, ihren Einfluß aufzubieten, daß die Insel Martin-Garcia nicht in den Besitz einer Macht gelange oder bleibe, welche das Princip der freien Schifffahrt nicht anerkennt. Von diesem Princip wird nur Ausnahme gemacht, bezüglich Kriegsmunition, als Waffen jeder Art, Schießpulver, Blei und Kugeln. Dem Kaiser von Brasilien, den Regierungen von Bolivien, Paraguay (und der Oriental. Republik von Uruguay ist der Beitritt zu diesem Vertrage offen gehalten.

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

Hierbei eine Beilage