

in Verbindung

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

N^o. 168.

Bremen, den 29. 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.

Am Jahreschluß. — Die österreichisch-französische Industrie-Gesellschaft. —
Die Freizebung des preussischen Küstenhandels. — Niederländische Ansichten
über Patentgesetzgebung. — Preisfragen der niederländischen Industrie-
Maatschappij. — Auslands innerer Handel und Verkehr. — Der Handel
Bombays. — Arbeitstohn und Preise in Australien. — Vermischte Notizen.

Beilage: Der Handel und die Wissenschaft im Zusammenwirken. — Statisti-
scher Jahresbericht des Polizeipräsidenten zu Berlin. — Jahresbericht der
Rheinschiffahrts-Commission. — Die edelen Metalle, insbesondere Silber.
— Litteratur (die Zollvereinsrevonuen). — Rechtsfälle. — Versicherungs-
wesen. — Anzeigen.

Bremen, den 28. December.

Dies ist die letzte Nummer des Handelsblattes, welche im Jahre 1854
ausgegeben wird. Wenn wir bei dieser Gelegenheit nach guter alter Sitte
unsere Bücher abschließen und einen prüfenden Blick auf den Stand der
uns anvertrauten Angelegenheiten werfen, so geschieht dies nicht durchweg
mit der vollen freudigen Zuversicht, mit welcher man in einer vorausgegan-
genen langen Friedensperiode sich gewöhnt hatte der Entfaltung des Welthandels
zu folgen. Ueber vielen Interessen, die uns nahe berühren, schwebt gefahr-
drohend eine Wolke. Der Handel und die Gewerbe, deren Erzeugnisse er
hinüber und herüber trägt, sind die Lieblingskinder des Friedens; unter dem
Geräusche der Waffen werden sie vergessen, siechen dahin aus Mangel an
Pfleger oder flüchten sich in ferne, glücklichere Lande. Zwar mag es der
Fall sein, daß die Kaufleute einer bestimmten Gegend während des Krieges
gute Geschäfte machen und selbst rascher als sonst Reichthümer anhäufen,
aber über so gewonnenen Reichthum können sich andere nicht mitfreuen, während
in natürlichen Verhältnissen der Wohlstand des Kaufmanns ein ziemlich un-
trügliches Zeugnis für den allgemeinen Wohlstand ist. Der außerordentliche
Handelsverdienst in Kriegszeiten ist entweder Folge der Verstopfung des
regelmäßigen Waarenzuflusses oder des übermäßigen Abzuges durch gefel-
gerte Verwendung der Producte zu unproductiven Zwecken, oder endlich er
ist die Belohnung für die Ueberwindung einer durch menschliche Willkür,
also unnötig geschaffenen Gefahr. Wenn der Friede die Verzehrungsfähig-
keit im Volke erhöht und dadurch die Nachfrage steigert, so können hohe
Preise Zeichen erfreulicher Zustände sein; wenn der Krieg die Preise in die
Höhe treibt, weil er Waaren vom Markte fern hält und so das Angebot
vermindert, so ist das immer ein Uebel in sich und nachtheilig in seinen
Wirkungen.

So ist der Kaufmann der geborne Freund des Friedens — aber nicht
der Freund jeden Friedens und darum nicht der Gegner jeden Krieges. Auch
der Friede kann die Erscheinungsform einer volkswirtschaftlichen Krankheit
sein, zu deren Heilung die Anwendung selbst des äußersten Mittels nicht
geschont werden darf. Dies ist die Auffassung von der aus wir behaupten,
daß die materiellen Interessen Deutschlands zum Kriege gegen Rußland drän-
gen. Nicht noch einmal wollen wir die Beschwerdepunkte einzeln aufzählen,
deren Abstellung allein auf dem Wege der Gewalt zu erwarten ist: das
ganze Jahr hindurch haben wir redlich vom Strande der Westsee aus für
die Freiheit der östlichen Meere im Norden und Süden, für die Freiheit der
weit gedehnten östlichen Landgrenze gestritten. Das System, auf welchem
die politische Existenz Rußlands seither beruht hat, ist es, welches gebrochen

werden muß, wenn dauernder Friede in der Welt sein soll. Das System
der asiatischen Autokratie wähnt, daß die Größe eines Reiches in seiner
räumlichen Ausdehnung bestehe, daß der Staat um so blühender sei, je mehr
Völker der Herrschaft eines Fürsten gehorchen. Der letzte Grund dieses
Systems ist der Egoismus, während das Lebensprincip der christlichen Völker-
familie in der Liebe besteht. Die jüngste der Wissenschaften, die National-
ökonomie, hat die Aufgabe, der praktische Apostel dieser Lehre zu sein. Sie
zeigt, daß der Zweck des Staates die Wohlfahrt seiner Angehörigen ist, daß
die beste Staatsform in der besten Wirtschaftsordnung besteht, daß dazu
das Territorium ein ökonomisches Ganze darstellen muß, und daß die An-
fügung fremder Elemente nur die Verwirklichung der eigenen Bestimmung
erschwert. Fremde Völker haßt sie nicht, sie gönnt ihnen die glücklichste Exis-
tenz, denn sie weiß, daß der Ueberfluß des Einen durch den freien Austausch
Gemeingut Aller wird. Dies ist die sittliche Grundlage für die Forderung
des ungehemmten Handelsverkehrs zwischen den Nationen. In den Völkern
selbst ist die Zwietracht vergangener Zeiten längst entschwunden, sie würden
sich nicht bekriegen, und der Tag des ewigen Friedens könnte anbrechen,
wenn dieselbe Wahrheit ebenso lebendig die f. g. erleuchteten Schichten der
Gesellschaft, die Regierungen, durchdränge. Wir sagen nicht, daß Rußland
allein ein Anachronismus in der modernen Weltordnung sei, ein gut Theil
veralteter Ideen von europäischem Gleichgewicht, Niederhaltung fremder Ri-
valen ic., spukt selbst noch in den Köpfen englischer Staatsmänner — aber
Rußland ist das aus Princip, was bei Anderen nur als Anomalie auftritt,
es ist auch außerhalb seiner Grenzen die Stütze für eine Regierungsweise,
welche die Völker in Verfolgung ihrer freien Selbstbestimmung aufhält.
Darum halten wir es für eine Nothwendigkeit, daß der Krieg gegen Ruß-
land bis zur Entscheidung durchgeführt werde. In dem Ankämpfen wider
den Erzfeind werden auch, in dem Bewußtsein seiner Gegner die Ideen,
welche diesen Kampf rechtfertigen, sich klarer gestalten.

Soll aber dieses letzte Ziel, und nicht bloß ein diplomatisches Interim,
erreicht werden, so wird es große Anstrengungen und Opfer kosten — dar-
über kann sich schon jetzt Niemand täuschen. Wir reden nicht von den
unmittelbaren Lasten, welche den Steuerzahlern zur Bestreitung von Kriegs-
kosten aufgebürdet werden, wir reden von den mittelbar nachtheiligen Folgen
für Handel und Gewerbe. Zwar ist es im Vergleich zu früheren Kriegen
ein großes Glück für den internationalen Verkehr, daß die entschiedene
Uebermacht der Mächten zur See die russischen Flotten in ihren Häfen ein-
geschlossen hält, und so die Schifffahrt zwischen allen übrigen Plätzen der
Erde ungehindert vor sich geht. Dennoch würde man irren, wenn man die
Mackenschläge, welche der Handelsstand durch den Krieg empfängt, allein auf
die mit dem Kriegsschauplatz in Verbindung stehenden Geschäftszweige ein-
geschränkt glauben wollte. Viel weiterhin reichen dieselben in ihren mittel-
baren Wirkungen. Die Krisen, welche im Laufe des Jahres manche trans-
atlantische Handelsplätze erschüttert haben, sind allerdings die Folge vieler in
einander greifender Ursachen gewesen, sie stehen aber durch ihre Wurzel-
fasern auch in Verbindung mit der europäischen Verwickelung. Die Ber-
Staaten insbesondere, welche ihren gewaltigen Aufschwung der Zuführung
von Capitalien aus der allen Welt in nicht geringerem Maße vielleicht als
der von dort kommenden Einwanderung verdanken, mußte es auf das emp-
findlichste treffen, als die Kriegsanleihen den Strom des Geldes in Europa
festhielten. Die amerikanische Geldverlegenheit aber fällt zurück auf den
deutschen Fabrikanten, dessen Waaren dort unverkauft lagern, und der Ar-
beiter in Sachsen und Schlesien hungert, wenn die Newyorker Bestellungen
ausbleiben. Das ist die nothwendige Folge des in dem Organismus der
commercialen Welt durchgeführten Kreislaufes des Blutes.

Unter den mercantilen Geschäftszweigen, welche in dem abgelaufenen
Jahre die glänzendsten Resultate aufzuweisen haben, wird die Rhederei eine
hervorragende Stelle einnehmen. Es sind während der Saison Frachten

nie gekannter Höhe gezahlt worden und der Preis von Schiffen ist fast in der Proportion gestiegen, ein Beweis, daß in den betreffenden Kreisen Vertrauen auf die Fortdauer der die hohen Frachtsätze bedingenden Verhältnisse vorwaltet. Diese Berechnung beruht gewiß auf guter Grundlage, und die in den letzten Jahren in rascher Bewegung steigende Entwicklung Handels immer weiter nach Westen hin ist gleichzeitig die Masse des Verkehrs vervielfältigt und die durchschnittliche Dauer der Reisen verlängert worden. Alle Vorkriegszeiten sind in vollster Beschäftigung, aber bei der angelegtesten Thätigkeit nicht im Stande, mit dem Bedürfnis nach Vergrößerung des Schifferaums Schritt zu halten. Demungeachtet darf man die jährlichen guten Verdienste der Rhederei nicht allein auf Rechnung der wirthschaftlichen erfreulichen Ursachen setzen. Als mitwirkend kommen in Betracht: der schlechte Ausfall der vorjährigen Ernte in Europa neben zeitweiliger Verhinderung der Ausfuhr aus der Gegend des Schwarzen Meeres, wodurch Zufuhren von Nahrungsmitteln, welche Europa regelmäßig erzeugt, erforderlich wurden; ferner die Fortdauer und Steigerung der Unruhe, welche die Auswanderung für viele unserer Landleute zur Nothwendigkeit machen, sowie endlich die Verwendung eines nicht unerheblichen Theils der englischen und französischen Handelsflotte zu Kriegszwecken.

Begegnen wir so, wo wir eine unbefriedigende Erscheinung gewahren, den Kriegen als einer thätigen Ursache, so wird gerade dadurch am lebhaftesten der Wunsch angeregt, daß auf das unvermeidliche Uebel kühn losgegangen, und es so zu einem baldigen Ende gebracht werde. Denn in der That denkt man diese das Glück der Völker störende Thatsache und die mit in näherer oder fernerer Beziehung stehenden Zustände hinweg, so deckt man allwärts die gesunden Keime der materiellen Wohlfahrt. In dem ersten Male in der langen Geschichte der Menschheit hat die Cultur Stationen rings um die Erde gespart und zu ihrem Missionare den Handel erkoren. Von Californien sprang sie mit einem weiten Schritte über den Ocean nach Australien und zog die zwischenliegenden Inseln in allgemeine Bewegung. An das letzte verschlossene Haus auf der Erde in diesem Jahre der Yankee höflich angeklopft und freundschaftliche Beziehungen durch einen Vertrag mit den Bewohnern eingeleitet. Mit der Rückkehr in Japan ist gewissermaßen die Rundreise der Geschichte um die Kugel vollendet. Nicht mehr, wie Jahrhunderte lang, bewegen sich die Schicksale der Menschheit allein auf dem engen Schauplatz von Europa. Noch steht dieser Welttheil an der Spitze aller geistigen Bewegung, aber nun naht die Zeit, wo er der Anstrengung aller seiner Kräfte bedürfen wird, um den Wettlauf mit den heranwachsenden Culturvölkern anderer Erdtheile zu bestehen. Eine ernste Mahnung, daß er mit seinen kleintlichen Interessen Zwistigkeiten zu Ende komme. Ruht der Schwerpunkt der Menschheitsgeschichte nicht mehr ausschließlich in der alten Welt, so ist damit zugleich die neue Bürgschaft für deren ununterbrochenen Fortschritt gegeben. Weite Ausblicke bieten dem Strebenden eine Heimath an, das Gespenst der Uervölkerung ist auf Jahrhunderte hinaus verschucht, demjenigen, der da stehen kann und will, wird die Muttererde die Lebensnothdurft nicht weigern.

Wiel fehlt freilich noch, daß nicht die Menschen durch ihre Einrichtungen sich die bereitwilligen Gaben der Natur verkümmern; aber allmählig vertritt doch die Wissenschaft, von der wir die praktische Aufklärung des schlechtesten über seine wahren Interessen erwarten, ihre Strahlen. Wir haben heute nicht den Nachweis durchzuführen, wo in günstiger Zeit an den verschiedensten Orten der Erde die Lehren einer vernünftigen Volkswirtschaft sich Bahn gebrochen haben, aber es sei uns zum wenigsten gestattet, die Befriedigung die celeberrimen Erscheinungen in eigenen Vaterlande zu genießen, welche im Laufe des Jahres diesen Fortschritt bekundet haben. Der Allen verdient hier Oesterreich einer ehrenvollen Erwähnung. Als das Jahr begann, waren die finanziellen Verlegenheiten des Reiches bis zu einer Höhe angewachsen, daß seine angeblich besten Freunde den Bankrott als Rettungsmittel empfahlen. Der Rath ist zurückgewiesen und die Lösung der Frage einem freilich ungleich schwierigeren Wege versucht worden; die Maßnahmen der kaiserlichen Regierung werden dafür aber auch eine bleibende Stelle in der Geschichte der Staatmoral finden und hier wie anderwärts segensreiche Früchte tragen.

Unter die willkommenen Ereignisse in dem zweiten großen deutschen Jahre zählen wir die in die feierlichste Form gekleidete Anerkennung des Umfanges der Nichttheilnahme in die Freiheit des Verkehrs. Die Worte der königlichen Thronrede empfangen ihre volle Bedeutung erst durch die Gegenüberstellung mit den kurzfristigen Maßregeln, durch welche andere Regierungen die Abhülfe des Nothstandes ihrer Staatsangehörigen sucht hatten.

Die bereits von den Kammern genehmigte Freigabe der Küstenschiffahrt nennen wir nicht eigentlich ein Verdienst Preußens nennen. England ist ein gutes Beispiel vorangegangen und hat die Nachahmung anderwärts gefordert. Die Raschheit aber, mit der andere Staaten heutzutage solchen Vorgängen folgen, ist ein erfreuliches Zeichen für die Macht der Wahrheit in diesem Zeitalter.

Einen anderen Gesentwurf, welchen der preussischen legislativen Versammlung vorgelegt worden ist, das Papiergeldverbot, haben wir dagegen

nicht billigen können. Heilsam in seinen Folgen könnte es nur werden, insofern es zu einer gemeinsamen Convention aller deutschen Staaten über den Gegenstand in dem von uns früher angedeuteten Sinne führen könnte. Betrüben bleibt es aber auch dann, daß es, um ein so einfaches Ziel zu erreichen, in Deutschland so großer Umwege bedarf. So lange dieser Zustand fort dauert, sind wir freilich noch weit davon entfernt, daß die ökonomischen Angelegenheiten und namentlich die Handelspolitik Deutschlands mit einer Vorurtheilsfreiheit und Energie geleitet werden könnten, wie solches einer großen Nation würdig wäre.

Nach dieser Rundschau, bei welcher unser Blick über manche trübe, aber auch über viele heitere Thatsachen hingeleitet wurde, treten wir getroßt und mit der durch alle Geschichte bestätigten Hoffnung in das neue Jahr über, daß die Menschheit zu immer höherer Vollkommenheit bestimmt ist.

Die österreichisch-französische Industriegesellschaft.

Der Vertrag zwischen der österreichischen Regierung und einer Gesellschaft von Franzosen und Deutschen, welcher in der Mitte October zu Wien abgeschlossen worden ist, hat in der deutschen Presse bisher eine besondere Aufmerksamkeit nicht gefunden. Die österreichische Regierung verpachtet an die Gesellschaft einige Eisenbahnen und verkauft ihr einige Eisen- und Kohlenreviere, sie bekommt dafür innerhalb 3 Jahren 200 Mill. Franken. Das ist eine Angelegenheit, welche die österreichischen Finanzen und die theilhaftigen Unternehmer berührt, aber kaum für geeignet erachtet wurde, die theilhaftigen unbefähigten Leser anzusprechen. Das Handelsblatt hat sich zwar mit der Sache beschäftigt, aber nur mit ihrer Bedeutung für die österreichischen Finanzen, insbesondere für die Heilung des frankten Geldwesens (S. Nr. 160 „Zu den österreichischen Finanzen“). Inzwischen hat die Sache, von ihrem geschichtlichen Hergange bis zu ihren Zukunftsteilen doch noch andere Seiten, für deren Betrachtung wir uns jetzt, nachdem über die Ausführung des Vertrags kein Zweifel mehr besteht, eine Stelle in diesen Blättern wohl erbiten dürfen.

Ein Brief aus Paris vom 23 Oct. in der *Indépendance belge* vom 25. brachte von dem Abschlusse und von dem Inhalte des Vertrags die erste Nachricht. Außerdem wurde über die Entstehung desselben folgendes mitgeteilt:

Schon im Mai seien den H. H. Péreire in Paris Eröffnungen zu diesem Zwecke gemacht und von denselben, nach vorgängiger Prüfung des Planes in seinem ganzen Umfange, dahin beantwortet worden, daß man dem Projecte Folge geben und die Unterhandlungen eröffnen werde, wenn in der orientalischen Frage die österreichische Politik mit jener der Westmächte vollkommen im Einklange stehe. Nachdem in Betreff der Politik eine entsprechende Antwort erfolgt war, hätten sich die Vertreter von zweien der ersten Wiener Häuser (Escheles und Sina) mit dem erforderlichen Material nach Paris begeben, ein Sachverständiger, der Obergeringieur Lechatelier, habe in Wien und an Ort und Stelle Alles eingesehen und in Paris Bericht erstattet, darauf sei Hr. Ernst André, der ausführende Director des *crédit mobilier* nach Wien gereist und habe dort nach 2 monatlichen Verhandlungen den Vertrag zu Stande gebracht. Der Zusammenhang zwischen der Politik und industriellen Unternehmungen, wobei das Capital und der Unternehmungsgestalt aus verschiedenen Staaten sich vereinigen, tritt hier deutlich hervor und vergebens sträubt sich der Beamtenstolz gegen die Anerkennung des Einflusses, welchen die materiellen Interessen auf die Leitung der öffentlichen Angelegenheiten erlangen haben. Vergebens ist auch die französische Anfrage und die österreichische Antwort in Abrede gestellt worden. War doch Hr. Görnig, bevor man sich nach Paris wendete, mit ähnlichen Vorschlägen in London gewesen, und dort nur darum nicht zum Ziele gelangt, weil die österreichische Politik diejenigen Garantien noch nicht geben konnte, welche zum Abschlusse des Geschäftes erforderlich waren; und hat doch der seitherige Verlauf ergebeu, daß die Uebereinkunft mit der industriellen Gesellschaft, obgleich schon im October abgeschlossen, doch erst nach der Unterzeichnung des politischen Bündnisses vom 2. December perfect werden konnte. Unseres Bedünkens braucht man sich nicht zu schämen, wenn man die Politik mit den Bedürfnissen der Production und des Verkehrs in Einklang bringt, man darf sich dies vielmehr zur Ehre rechnen. — Aus dem Zeitpunkte der ersten österreichischen Eröffnungen in Paris (Mai 1854) geht aber auch hervor, — abgesehen von den früheren Versuchen in London — daß die Verpachtung von Eisenbahnen und der Verkauf von anderem Staatsvermögen einen Theil des Finanzplans bildete, welchem die große Nationalanleihe angehört, und zwar einen wesentlichen Theil, indem derselbe die Vermehrung der Baarfonds der Bank, die unerläßliche Bedingung zur Beförderung des Umlaufmittels, zum Zwecke hat. Schon der Pariser Brief der *Indépendance* hob diesen Zusammenhang hervor, indem er anführt, daß die österreichische Regierung einen Vermögensverlust veräußern wollte, um ihren übrigen Operationen eine feste Grundlage zu geben, daß sie deshalb mit der Nationalanleihe eine Operation im Auslande in Verbindung gebracht und sich entschlossen habe, mit einem Male die Vergangenheit zu liquidiren, Hülfquellen für die Zukunft herbeizuschaffen und den Geldumlauf wieder in normale Verhältnisse zu bringen. Der Herr Verfasser des Aufsatzes in Nr. 160 dieses Blattes geht daher wohl etwas zu weit, wenn

er die Nothwendigkeit, baares Geld herbeizuschaffen, früher als das österreichische Ministerium erkannt zu haben meint. *) Uebrigens verweisen wir auf diesen Artikel hinsichtlich der Gegenstände des Vertrages, welche dort so angegeben sind, wie die Indépendance dieselben mitgetheilt hat. Die auf 90 Jahre verpachteten Eisenbahnen sind hiernach die Nordbahn, die Süd-Ost- oder ungarische Centralbahn und die Bahn von Drawicza nach der Batschka, welche die im Temeswarer Banat von der Gesellschaft erworbenen Kohlen- und Eisengruben mit der Donau verbindet. Nach der Ostdeutschen Post darf die Gesellschaft die Wien-Raaber Eisenbahn den Actionairen abkaufen, welche in ihrer Generalversammlung vom 16. Nov. den Verkauf beschlossen haben, ein Beschluß, den die Direction noch am nämlichen Tage in der Wiener Zeitung bekannt machte. Die Gesellschaft übernimmt hiernach die Wien-Raaber Actien zum Nennwerthe und bezahlt dieselben nebst 5 % Zinsen bis zum Zahlungstage, entweder in Banknoten oder in Gesellschaftsactien oder theils mit dem einen, theils mit dem andern Papier; es scheint daher die Erwerbung dieser Bahn von der Gesellschaft als eine Last übernommen zu sein, mittelst deren vielleicht manche Hindernisse gehoben worden sind. Die Kohlengruben und anderen Domainen, welche die Gesellschaft in Böhmen, Ungarn und dem Banat erhält, versprechen lohnenden Ertrag dem Capitale und der Arbeit, welche auf den Betrieb wie auf die Herstellung ihrer Transportwege zu verwenden sind; daß darunter auch ein Theil der Kohlenregion bei Fünfkirchen begriffen sei, wird von der Ostdeutschen Post widersprochen, ebenso, daß Steuerfreiheit während 30 Jahren eingeräumt sei. Dagegen garantirt der Staat 5 % Zinsen für die zum Theil noch auszubauenden Bahnen, und ermäßigt für 5 Jahre und bis zu einem Werthe von 1½ Mill. Franken die Eingangszölle von Maschinen und Geräthschaften auf die Hälfte des tarifmäßigen Betrages. Die 200 Mill. Franken in Silber, welche die Gesellschaft innerhalb 3 Jahren zu bezahlen hat, sollen der Bank zufließen und diese Bestimmung ist für Oesterreich die wesentliche, denn auf ihrer Einhaltung beruht hauptsächlich die Möglichkeit, die Einlösung der Noten wieder aufzunehmen, also das Papier auf den Gleichwerth mit der Münze zu erheben. Die 200 Mill. welche an die österreichische Staatskasse innerhalb 3 Jahren, also mit jährlichen 66⅔ Mill. Franken einzuzahlen sind, machen natürlich nicht das ganze Gesellschaftscapital aus. Dieses muß außerdem die Mittel zum Ausbau der noch nicht vollendeten Strecken der ungarischen Centralbahn wie des Schienenweges von Drawicza und dessen Verbindung mit der Donau liefern, deren Länge auf $112 + 83 = 195$ Kilometer oder 26 Meilen angeschlagen wird; dasselbe vergrößert sich durch den Ankauf der Wien-Raaber Bahn um 12½ Mill. Franken, es muß endlich die Mittel zum Betriebe der Bahnen, der Gruben, Hüttenwerke und Gewerbsanlagen, wie zur Bewirthschaftung der Güter enthalten. Die Pariser Wochenschrift l'Industrie, welche durch ihre Verbindung mit den Unternehmern in der Lage ist, gut unterrichtet zu sein, schlägt den Bedarf für diese Zwecke auf 100 Mill. Franken an, so daß die Gesellschaft im Ganzen 300 Mill. in Oesterreich anzulegen hätte, wovon zwei Drittheile den Kaufpreis und ein Drittheil den Betriebsfond und den Aufwand für die Vollendung der Eisenbahnen bilden würden. Allein auch auf diese große Summe soll sich das Actiencapital nicht beschränken, sondern, wenn wir recht berichtet sind, in der Voraussicht namhafter Ausdehnung, insbesondere der Production von Steinkohlen und Eisen wie der Verhüttung der Erze und weiteren Verarbeitung des gewonnenen Roheisens, auf 500 Mill. Franken festgesetzt werden. Dies ist um so wahrscheinlicher, da ohne Zweifel schon an den Actien etwas „verbient“ werden soll. Das vorliegende Actienunternehmen ist bis jetzt das größte auf dem europäischen Festlande. Je collossaler aber ein Unternehmen, desto leichter wird es den Gründern, ihren Wünschen Gehör zu verschaffen. Man wird daher die Befugniß erlangt haben, bis auf 500 Mill. zu gehen; man wird aber von dieser Befugniß nicht sofort erschöpfenden Gebrauch machen, sondern eine zweite Actienemission mit dem Rechte der Uebernahme für die ersten Begründer vorbehalten.

An der Spitze des Unternehmens stehen: in Wien die beiden Häuser Sina und Arnstein & Eskeles; in Paris: die H. H. Péreire und Ernst André mit ihren Committenten. Jeder Theil übernimmt die Hälfte des Capitals, beziehungsweise den Verkauf der Hälfte der Actien. An diese Actien knüpfen sich übrigens nicht ausschließlich nur angenehme Erwartungen. Aus der Mitte der Nichtbetheiligten wurden alsbald Besorgnisse laut, welche zum Theil aus der Wirkung hergenommen waren, die man von dem Erscheinen der neuen Actien auf die übrigen Artikel des Geldmarktes befürchtete. Das Geld ist knapp, der Credit beschränkt, große Staatsanleihen stehen in Aussicht, die Speculation war in Erwartung des Falles von E-

*) Wir streiten nicht mit der österreichischen Regierung um die Priorität des Gedankens, wir nehmen nur die Ehre in Anspruch, ihn früher ausgesprochen zu haben. Das Handelsblatt hat vor dem Ausschreiben des Nationalanlehens behauptet, daß nur durch die Hfführung baaren Geldes die Valutaschwierigkeit gehoben werden könne und als geeignetes Mittel, außer einem Anleihen im Auslande, namentlich auch den Verkauf oder die Verpachtung von Staatsbeimahmequellen empfohlen. An dieser Ansicht hat dasselbe auch nachher festgehalten, als die angeblichen besten Freunde Oesterreichs der Welt glauben machen wollten, daß man allein schon durch das Papieranleihen über alle Berge hinaus sei.

bastopol auf die Hauffe gerichtet. Einige hundert Millionen für neue Actien mußten genügen, um das Geld noch knapper, den Credit noch schwieriger, die Neigung der Course zum Steigen noch geringer zu machen ein so starker Abfluß von Capital nach Oesterreich mußte an den Punkten von wo er ausging, der Industrie und dem Handel ihren Capitalbedarf vertheuern und die Actien anderer Gesellschaften drücken, namentlich in Verbindung mit anderen Operationen, wie die Anleihe der französischen Bahn von 65 Millionen und mit den erwarteten Staatsanleihen. „Acht Pacht der österreichischen Eisenbahnen,“ sagte ein Pariser Börsenbericht der Industrie vom 28. Oct., „ist eine vielleicht vortheilhafte, obgleich kühne Operation, und man darf, bei den Geldkräften und der Geschicklichkeit der Unternehmer, an ihr Gelingen glauben. Allein es handelt sich am Ende doch um eine Summe von 200 Millionen, die hier verlangt wird also um eben so viel und zum Vortheile des Auslandes die Hülfswelt des hiesigen Platzes vermindert, die derselbe bald zur Befriedigung von Bedürfnissen anderer Art nöthig haben dürfte.“ Auf der andern Seite d'Canals äußerte der Londoner Economist: „Man vermuthet, daß die Uebereinkunft einiger französischen Capitalisten mit der österreichischen Regierung wegen Ueberlassung von Eisenbahnen an dieselben, hier (in London) ein Nachfrage nach Capital (a small demand for capital) veranlassen wird welche hinreichen dürfte, das Steigen der Fonds zu verhindern.“ Die Besorgnisse von Seiten unbetheiligter Interessen vor der Rückwirkung d'neuen Unternehmens im Hinblick auf die Verhältnisse des Geldmarktes waren durchaus berechtigt; allein diesen Interessen, welche von dem Unternehmen mittelbare Nachtheile besorgten, obgleich sie unbetheiligt waren, gestellten sich andere Stimmen zu, welche unnüthig waren, weil man nicht theilhaftig hatte. Sie betrachteten einen entgangenen Gewinn wie ein an ihnen begangenen Raub. Daß aber bei dem Unternehmen zu gewinnen war, zeigten die Actien des durch Hr. Ernst André vertretenen credit mobilier, welche auf die Nachricht von dem Abschlusse des Vertrages v. 755 auf 795 gestiegen waren, seither jedoch wieder auf 745 zurückgegangen sind. Es war gewissermaßen erheiternd, die Gerüchte in den Zeitungen verfolgen, welche den Betrag durchaus nicht zu Stande kommen lassen wollten, und es ist belehrend, dabei wahrzunehmen, wie auch politische Heftigkeit angelegt wurden. Aus Paris war gemeldet worden, daß der Vertrag v. S. f. l. Majestät unterzeichnet, daß Oesterreich an denselben gebunden während Herr Ernst André eine Frist von 2 Monaten habe, um die Genehmigung des Vertrags von Seiten seiner Gesellschaft beizubringen. D'widerstand eine Nachricht in der Westlichen Zig., welche angab, daß Sanction des Kaisers von Oesterreich noch nicht erfolgt, daß vielmehr manche Differenzpunkte vorhanden seien. Hieran schloß sich das Gerücht, das Haus Rothschild gebe sich Mühe, den H. H. Péreire und And'enen es nichts weniger als hold sei, das Geschäft zu verderben, und h' zu diesem Behufe die 200 Millionen Franken der österreichischen Regierung als Darlehen angeboten, ohne dafür Theile des Staatsvermögens erwerben zu wollen. Die oben erwähnte Generalversammlung der Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft war nicht unempfindlich gegen den Eindruck d'Gerüchte geblieben und hatte ihrem Beschlusse für die Abtretung der Bahn den Vorbehalt beigefügt, daß die Uebergabe, selbst wenn sie von den Behörden genehmigt sei, doch nur in dem Falle statfinde, wenn der zwisch' der Regierung und der französischen Gesellschaft „obschwebende Stac Eisenbahn-Pachtungs-Vertrag wirklich zur Ausführung komme. Um d' selbe Zeit, Mitte November, — Hr. v. d. Pforten hatte noch nicht la: Wien verlassen, die Times war ungehalten gegen Oesterreich, — wurde i Paris der Cölnischen und anderen Zeitungen gemeldet, der Minister Auswärtigen, Hr. Drouyn de l'Huys, habe den Pariser Vertretern d'Gesellschaft gerathen, den Vertrag nicht zu genehmigen; diese hätten jed' vorgezogen, den Ablauf ihrer Frist herankommen zu lassen, bevor sie ein definitiven Entschluß faßten. Man sieht, — der Vertrag war den 2 strebungen, Oesterreich und die Westmächte auseinander zu halten, ein D' im Auge; er wurde von der andern Seite brauchbar erachtet, um die gewünschte Allianz zu fördern. Allein alle diese Künste, bei denen auch Mißgunst gegen die Unternehmer im Kreise ihrer Berufsgenossen eine R' spielen mochte, waren überflüssig oder ohnmächtig gegen die Interessen B'etheiligten. Für die österreichische Regierung war der Vertrag ein T' ihres Finanzplanes, welcher Geld brachte, für die Gesellschaft begründete ein Unternehmen, welches Gewinn versprach und eine glänzende Zukunft hatte. Ueber diese letzte Seite, welche zugleich die volkwirthschaftliche erlauben wir uns schließlich noch einige Andeutungen.

Steinkohlen, Eisen und Holz sind die Erzeugnisse, welche auf den 2 s'igungen der Gesellschaft hauptsächlich gewonnen werden sollen. Ger diese Gegenstände sind es aber auch, deren Verbrauch noch in stärker Maße zunimmt, als die täglich steigende Production, deren Abfag für d' Bedarf der Industrie und des neueren Transportwesens keine Grenze hat. Es ist daher nicht zu verkennen, daß die Geschicklichkeit und das Capital welche der Gewinnung dieser Stoffe gewidmet werden, reichen Lohn zu warten haben und man sieht sie deshalb überall diesen Productionszweigen mit Vorliebe zugewendet. In Oesterreich aber, namentlich in den östlichen Theil des Reiches, werden die Anlagen der Gesellschaft nicht allein zur Entfaltung der unermesslichen Hülfswelten des Bodens und der Natur, zur Entwickelung

Urzustände des Culturlebens beitragen, sondern sie werden als Anstöße und Beispiel zur Nachahmung belebend wirken. Die Eisen- und Kohlenwerke erleichtern den Bau und Betrieb der Eisenbahnen. In längstens Jahren, wenn nicht höhere Gewalt Einhalt gebietet, wird die ungarische Eisenbahn Orsova, ihren Endpunkt an der walachischen Grenze, erreicht haben. Sie wird dann für die Cultur, welche sie nach Osten trägt, den Verkehr an Getreide und Schlachtwieh aus den Fürstenthümern dem Besten zu führen. Nicht nur aus Ungarn, sondern auch von den Häfen an der untern Donau wird das Getreide in kurzer Zeit die Bahn erreichen und den westlichen Märkten in eben so vielen Tagen zufließen, als die Schifffahrt jetzt Wochen, ja Monate verwendet. Aber in Orsova wird die Eisenbahn nicht stehen bleiben; sie wird bis Constantinopel vordringen und den Zweig nach Barna senden. Dies ist zu den vier Garantiepunkten in fünfter und nicht der unerheblichste. Damit ist das europäische und zunächst das deutsch-österreichische Protectorat über die Donaufürstenthümer in besten gewahrt, die Einbeziehung des Gebietes der Pforte in das europäische Staatensystem am sichersten erreicht, den Absichten Russlands auf Constantinopel der stärkste Niegel vorgeschoben.

Der gegenwärtige Krieg wird die Verhältnisse des europäischen Lebens wesentlich umgestalten, selbst wenn er die politischen Grenzen nicht erheblich verändern sollte. Die Türkei wird als ein anderes, als ein gefelliges Wesen in den Frieden übergehen. Der Verkehr bricht sich unter dem Gezwänge der Waffen neue Bahnen, die in der Stille des Friedens vielleicht noch lange nicht eröffnet worden wären. Oesterreichische Krieger sprengen den Felsen am eisernen Thore, beseitigen ein ärgerliches Hinderniß der Schifffahrt auf der Donau und bauen eine Eisenbahn in Galizien. Nicht klein im Kampfe, auch zu den friedlichen Eroberungen der Civilisation reichen die Nationen Europas einander die Hände, und jedes gemeinschaftliche Werk, das sie vollbringen, wird eine Versicherungsanstalt gegen künftige Kriege. Unter diese Werke gehört auch das Unternehmen der österreichisch-französischen Industrie-Gesellschaft. So groß es erscheint, wir betrachten es doch nur als einen Anfang, der zu weiteren Entwicklungen führen wird, in dem Maße, wie Privatthätigkeit, vereinigt durch das Band der Association, die Benutzung der Schätze gelangen, welche in dem Besitze des Staates schlummern im Boden geschlummert haben. Wir freuen uns daher auch des Abchlusses zu dem der Vertrag gegenwärtig gelangt sein oder doch vor Ablauf des Jahres noch gelangt wird. Mag auch, wie heute aus Paris verlautet, (15. Decemb.) die französische Regierung noch zögern, die Einziehung der neuen Acten in die Börsenliste zu gestatten, so wird doch dieser letzte Anstand gegen das Erscheinen der vollendeten Thatsache nur noch Augenblicke währen und höchst wahrscheinlich mit der Ratification des Vertrags vom 2. December schon gehoben sein, wenn diese Zeilen dem Leser in Gesicht kommen.

Die Freigebung des preussischen Küstenhandels.

Zu den Vorlagen welche den preussischen Kammern gemacht sind, gehört, wie wir in voriger Nr. am Schlusse des Aufsatzes über die preussische Schifffahrtsgesetzgebung erwähnten, auch eine, deren Zweck die Oeffnung der Häfen zur Betreibung der Cabotage durch fremde Nationen ist. Sie ergibt sich als die Folge eines Antrages der englischen Regierung an welche letztere bekanntlich unter dem 23. März d. J. die Küstenschifffahrt den Auswärtigen freigegeben hat. Die preussische Proposition wünscht nicht eine einseitige Begünstigung der englischen Flagge; sie will im Gegentheil alle Nationen zulassen, die Preußen gleiche Rechte einräumen, so sie glaubt, es sei nicht unwahrscheinlich, daß andere Regierungen dem Beispiel der englischen folgen werden. Ohne Zweifel ist der Gewinn, den Preußen aus der Zulassung seiner Rheder in englischen Häfen zieht, ein weit beträchtlicher als der, welcher den englischen Schiffen erwachsen wird. Die frühere Bestimmung der britischen Navigationsgesetze, nach welcher drei Viertel der Mannschaften aus britischen Angehörigen bestehen mußte, ist bereits seit längerer Zeit gefallen. Die Folge davon war, daß ein Theil der englischen Matrosen den Dienst auf heimischen Schiffen mit dem auf englischen Schiffen vertauschte. Die Seeleute hatten hierzu um so mehr Grund, die Heuer auf dem fremden Fahrzeug oft das Doppelte von dem betrug, was sie auf deutschem Schiff ausmachten. Man hat dies als einen Nachteil für die deutsche Seeschifffahrt hingestellt, und es ist richtig, daß auf diese Weise eine Menge wichtiger Kräfte den deutschen Rhedern entzogen werden konnte. Allein es lag eben so im Interesse der Engländer, so zu verfahren. Als nun die Küstenschifffahrt geöffnet wurde, konnte man einen, Rhederu gebotenen, Vortheil in dieser Maßregel, welche den letzten Artikel der Navigations-Acte beseitigte, erblicken. Die Cabotage war nicht unbedeutend, und sogar sehr beträchtlich im Kohlenhandel. Die preussischen Schiffe verführten 1850 über 9,360,000 Tons nach großbritannischen Häfen, und 3,350,000 Tons nach nächstgelegenen Ländern und britischen Besitzungen; allein die Anzahl der Schiffe war so wenig ausreichend, um den Transport von Kohlen, daß große Massen auf den Eisenbahnen geschafft werden mußten, obgleich die Beförderung anfänglich theurer war. In Kurzem jedoch gestaltete sich dies Verhältniß um. Die Eisenbahnen erlaubten zu billigerem Preise transportiren als die Küstenschiffer. Daher ge-

langten 1852 schon 377,907 Ton. und 1853 sogar 629,712 T. nach London durch die Vermittlung der Eisenbahnen. Der Mangel an Schiffen war namentlich innerhalb der kleineren fühlbar. Man hatte viele große Schiffe für den oceanischen Handel gebaut, und darüber die Herstellung solcher von geringerer Tragfähigkeit vernachlässigt. Als daher die Küstenschifffahrt allen Fremden geöffnet war, fanden die nicht großen, leichtfahrenden Ostseeschiffe eine treffliche Gelegenheit, statt in Ballast nach Haus zurückzukehren, die Zwischenzeit bis zu einer convenablen Ladung durch Cabotage auszufüllen. Unleugbar ist dies für alle Bethelligten ein Vortheil. Eine sehr große Hoffnung daran zu knüpfen, scheint jedoch eben so wenig begründet, wie eine zu große Befürchtung daraus abzuleiten. Die Küstenschifffahrt muß, ihrer Natur nach, immer in überwiegender Zahl in den Händen der Einheimischen bleiben. Die nächste Bedingung ist die genaue Kenntniß der Küsten und der Anwohner; ein reges, handelssthaftiges Volk wird mit seinen heimischen Küsten vertrauter sein, als ein fremdes. Freilich kann sich für einige Zeit das Verhältniß so gestalten, daß die fremde Nation ein Uebergewicht erlangt, wenigstens ebenbürtig wird, und es wäre dies beispielsweise jetzt in England möglich, wo die große Zahl selbst mittlerer Schiffe zum Truppentransport benützt ist; jedoch ist dies ein anomaler Zustand. Wir sind nicht im Stande anzugeben, wie groß der Antheil fremder Flaggen an der Thätigkeit im Küstenhandel Englands war. *) Derselbe war für das erste Semester 1854:

eingelaufen:		ausgelaufen:	
Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
5,161	973,894	9,796	1,338,373
Schiffe, welche den Handel zwischen Großbritannien und Irland vermittelten		60,032 5,332,465	
andere Küstenschiffer		62,565 5,498,461	
65,193 6,306,359		72,361 6,836,832	

Der Statistiker muß es vorbehalten werden, das Zahlenverhältniß zu constatiren. Voraussetzlich hat aber die deutsche, und besonders die preussische Rhederei einen größeren Antheil an der englischen Cabotage, als umgekehrt die englische Rhederei an der preussischen Küstenschifffahrt haben wird. Diese stellte sich auf

	Zahl der Schiffe	Zahl der Mannsch.	Zahl d. Lasten.
überhaupt	1849 527	6	1,089
Dampfer	1851 541	5	1,111
	1853 379	5	824
			7,312 ⁵
			7,468 ¹⁵
			6,005

wobei sich das Herabgehen in den letzten Jahren vielleicht in etwas aus der Benutzung der großen, fertigen Strecke der Ostbahn erklärt, obgleich das Verhältniß der Frachtpreise noch immer sehr zu Gunsten der Schifffahrt steht. Der relativ größte Gewinn, welcher aus der Freigebung der Küstenschifffahrt erwachsen wird, muß nun derjenige sein, welchen die Consumenten der Hinterländer daraus ziehen können. Da die Fahrt von Stettin z. B. nach Königsberg auch dem englischen Schiffer eröffnet ist, so vermehrt es natürlich das Angebot der Frachtsuchenden und die Preise der Fracht müssen fallen. Wie gering dies aber auch sein möge, so kann es doch möglicherweise auf den Preis des transportirten Products influiren, und es müßte derselbe alsdann etwas sinken. Doch ist das nicht so erheblich als es den Anschein hat. Wahrscheinlich ist zunächst eine größere Belebung des Küstenhandels an den preussischen Ostseeküsten die Folge. Da die Gelegenheit der Speculation vermehrt ist, so wird es auch sicherlich nicht an Fracht fehlen. Die seit dem 1. Juli 1852 zwischen Preußen, Oldenburg und Hannover freie Cabotage ist von günstigem Erfolg begleitet gewesen; es ist mithin vorauszusetzen, daß mit einer weiteren Befreiung der Fortschritt zunehme. Wichtigere noch würde es sein, wenn auch Mecklenburg und Lübeck, als zunächst gelegene Länder, ihre Schiffe an den preussischen Küstenhandel Theil nehmen ließen. Da der preussische Gesetzesvorschlag nur Reciprocität als Bedingung aufstellt, so ist vielleicht kein großes Hinderniß im Wege. Die preussische Regierung würde indeß vollkommen recht handeln, wenn sie diese Bedingung gänzlich fallen ließe und die Küstenschifffahrt allen Nationen ohne Vorbehalt frei gäbe. Die Kammern können in diesem Sinne etwas für die Belebung des Handels an der preussischen Ostseeküste thun.

Niederländische Ansichten über Patentgesetzgebung.

Ihr geschätztes Blatt brachte neulich einen Artikel über die Patentgesetzgebung, es wird Ihnen deshalb nicht unlieb sein, die Ansichten der Commission, welche die niederländische Staatschapp zur Beförderung der Industrie mit der Anfertigung eines Gutachtens über diesen Gegenstand beauftragt hat, in einem gedrängten Auszuge mitgetheilt zu erhalten. Die Commission stellt das Patent nach seinem geschichtlich-volkswirtschaftlichen Ursprunge auf eine Stufe mit den Gilden und Monopolen; das erste Beispiel von gesetzlicher Regelung der Patents und Patente

*) Nach der jüngst erschienenen Exportliste des Herrn Brown, ersten Secretärs am Zoll zu Newcastle am Tyne, sind nicht weniger als 2110 Fahrzeuge in dem Kohlenhandel des vereinigten Königreichs mit dem Auslande beschäftigt. Von dieser Zahl waren 787 unter englischer, 345 unter französischer, 287 unter dänischer (wohl die meisten aus Blankenese an der Elbe), 110 unter hannoverscher und 62 unter amerikanischen Flagge. Von der Gesamtzahl der Schiffe landeten 706 zu Newcastle, 187 zu Sunderland, 219 in Hartlepool, 218 zu Cardiff (Südwaes) und 148 zu Liverpool.

find sie in dem Statut of monopolies von Jakob I. von England, durch welches alle Monopole für freitig mit dem gemeinen Rechte erklärt werden, mit Ausnahme der Vorrechte, welche den Erfindern auf die Bearbeitung und Anfertigung neuer Industrien gegeben werden. Es waren also hier, wie in allen anderen Staaten, die Detroys und Patente die stehen gebliebenen Trümmer des monopolistischen Mittelalters, und nicht etwa Hebel zur Förderung der modernen auf Freiheit gegründeten Industrien.

Die Gegenstände, welche gegen den Satz der Commission: die Patente beschränken die Industrie, hindern die Concurrenz, sind also schädlich, vorgebracht werden, sind also zusammengestellt und widerlegt:

1. Der in Folge der Patentgesetzgebung zu erwartende Geldgewinn ist die mächtigste, oder doch eine sehr mächtige Triebfeder zu Anstrengungen für neue Erfindungen. —

Fast ohne Ausnahme sind alle große Erfindungen ohne Hülfe dieser Geldmittel gemacht; das Patent belohnt die Anwendung der Erfindung, fast nie die eigentliche Erfindung; der electro-magnetische Telegraph konnte octroyirt werden, aber nicht die Voltaische Säule und Derstedts Entdeckungen. Sodann liegen alle Anwendungen jener großen Entdeckungen so in dem Geiste der Zeit, daß ihre Priorität in der That nur zufällig ist. Schwerlich werden also die Erfindungen selbst durch die Patentirung vermehrt, und die Anwendungen werden sich ohne ihre Hülfe finden.

2. Wer wird die zu fast allen neuen Anwendungen einer Erfindung erforderlichen Kosten wagen, wenn ihm das Patent keine sichere Aussicht auf Ertrag bietet? —

Keine neue Anwendung wird sofort Nachahmer finden, da dieselben zuvor durch den Gewinn des Erfinders gelockt sein müssen, um selber die Kosten zu wagen. Die Geschichte von James Watt zeigt, wie sehr das von seinem Freunde Boulton erworbene Mitrecht auf das Detroy den Fortgang seiner Entdeckung hemmte, indem es Watt hinderte, ganz nach seinen eigenen Ansichten zu verfahren.

3. Es ist billig, daß das Publicum den Erfinder belohne, dazu dient das Patent. —

Ein Detroy verschiebt zwar die Concurrenz, macht sie aber durch die Forderung der detaillirten Bekanntmachung später gewiß und sofort energischer, während ohne Detroy die dann länger mögliche Geheimhaltung dem Erfinder wahrscheinlich vortheilhafter sein wird. Der Erfinder wird nur dann um ein Detroy bitten, wenn er sein Geheimniß nicht bewahren kann, wenn er baldige Concurrenz fürchtet; also leistet das Detroy dem Publicum keinen Dienst, sondern ist ihm nur nachtheilig; warum sollte das Publicum dieses belohnen?

Die Schweiz liefert den Beweis, daß die Industrie der Detroys und Patente zu ihrer Blüthe nicht bedarf. Die Commission erklärt sich also für völlige Aufhebung aller Detroys und Patente und schlägt nur für den Fall, daß man diesen von der Theorie geforderten Schritt nicht wagen wollte, folgende Verbesserungen in der bestehenden Patentgesetzgebung vor:

1. In den Niederlanden ist, wie in England, die Erlangung des Patentes kein gesetzliches Recht, sondern nur eine Günst, wenn sie auch nie verweigert wird; sie muß das erste werden.

2. Die Annahme, daß das Detroy eine Günst sei, hat zu einer vorgängigen Untersuchung geführt, ursprünglich vielleicht nach dem Werthe, jetzt nur nach der Neuheit der Erfindung. Solch' eine Untersuchung ist zeitraubend und also für den Erfinder nachtheilig; sie muß also vermittelst Annahme von Nr. 1 abgeschafft werden, wie sie denn auch in der That sehr selten vorgenommen wird.

3. Detroys auf die Einführung von in einem anderen Lande schon octroyirten Erfindungen müssen nur an die Erfinder oder diejenigen, welche von jenen das Recht dazu erworben haben, gegeben werden.

4. Hinsichtlich der Detroys auf Verbesserungen einer Erfindung empfiehlt sich die französische Bestimmung, welche dem Erfinder 1 Jahr Zeit gönnt, um selbst Detroy für Verbesserungen nachzusuchen.

5. Die niederländische Gesetzgebung bestimmt die Zeit d. s. Detroys auf 5, 10, 15, die belgische allgemein auf 20 Jahre; die niederländische Bestimmung ist vorzuziehen.

6. Jede Verlängerung eines Detroy ist noch weit nachtheiliger, als die erste Ertheilung, da sie alle auf das Erlöschen des Detroys berechnete Unternehmungen ruiniert.

7. Die Abgaben für das Bekommen eines Detroy betragen in den Niederlanden:

für 5 Jahre	150 fl.	
" 10 "	300—400 fl.	nach Maßgabe der
" 15 "	600—750 "	Bedeutung der Erfindung.

Sie müßten bloß nach der Zeitdauer festgesetzt werden, und mögen eher erhöht als erniedrigt werden.

8. Diese Abgaben werden in den Niederlanden auf einmal bezahlt, und zwar bei dem Uebernehmen des Detroys; in Oesterreich die Hälfte bei dem Gesuch um Ertheilung, die andere Hälfte in jährlichen, aber steigenden Beträgen; in Belgien in jährlichen, aber von 10—20 Fr. zc. und im 20. Jahr bis 400 Fr. steigenden Beträgen; in Frankreich in jährlichen Beträgen von 100 Fr., und der erste bei dem Gesuch um Ertheilung des Detroys.

Die Bezahlung eines Theiles der Abgabe bei dem Ertheilungsgesuch schützt zwar das Publicum vor der Detroywuth, drückt aber den Unvernünftigen sehr, die französische Weise vermehrt die Detroys, und macht ihre Dauer ungewiß; die Commission hielt die niederländische Weise für die beste, falls das Detroy binnen der Zeit eines Jahres nach der Ertheilung übernommen werden muß.

9. Die octroyirte Erfindung muß wie in Belgien 3 Monate nach der Ertheilung des Detroy von der Regierung vollständig bekannt gemacht werden.

10. Die niederländische Bestimmung, daß der octroyirte Erfinder in keinem anderen Lande ein Detroy für denselben Gegenstand erhalten darf, ist Strafe des Verfalles des niederländischen Detroys, muß aufgehoben werden.

Nach diesem Rapporte beschloß die Maatschappij im Juli 1854 einstimmig, Regierung und Generalstaaten zu ersuchen:

1. entweder die ganze Detroy- und Patentwirthschaft aufzuheben oder

2. nach den Andeutungen der Commission ein neues Gesetz zu erlassen.

Preisaufgaben der niederländ. Industrie-Maatschappij

Die Section für Handel, Schifffahrt und Fischereien der niederländischen Maatschappij zur Beförderung der Industrie, hat folgende Preisfragen ausgeschrieben:

1. Die Londoner Industrieausstellung 1851 hat bewiesen, daß Bonneten od. Pisangs getrocknet und Jahre lang aufbewahrt werden können, gleich Datteln und Feigen. Es erhält deshalb die erste goldene Medaille, wer dieselben aus den niederländischen Colonien als einen erfolgreichen Handelsartikel einführt, und zwar vor Ende Septbr. 1859.

2. Die Einfuhr von Fleisch und mit Fleischextracten verfesten Nahrungsmitteln aus Ländern, wo das Fleisch sehr wohlfeil ist, beginnt ein Handelsartikel zu werden, schon führt man aus Rußland Fleischextract a 1 fl. 42 Cent. d. niederländische Pfund ein und das mit großem Gewinn. Die erste goldene Medaille wird demjenigen zugesichert, welcher das Meiste von solchem Fleisch, od. Fleischextracten in den Handel bringt bis Ende Sept. 1857.

3. Dieselbe Medaille, wer aus der künstlichen Fischzucht zuerst ein Handelsartikel in den Niederlanden gemacht hat.

4. Man schreibt allgemein den Verfall der niederländischen Küstentische zum großen Theile den ungeeigneten Netzen zu, welche (sog. Schrubbs- oder Daneske) eine Art sackförmiger Schleifnetze mit einem cu de sac und vorne stark beschwert sind, dadurch den Grund des Meeres zu sehr umwühlen, und so die junge Brut zerstören. Vor 1689 bediente man sich einer Art sinkender, sehr langer schmaler Flossnetze, in welche der Fisch sich verwickelte, und es wünscht die Maatschappij, daß dieselben wieder in Gebrauch kämen. Nun ist aber die genaue Einrichtung dieser Netze unbekannt, und muß dieselbe aus der Beobachtung der Bewegungen des Plattfisches — denn zu dessen Fang sind sie bestimmt — wieder entdeckt werden. Auch die Netze für den Fang des Kabeljau und Schellfisch bedürfen einer Aenderung, wenn nicht der Verfall dieses Fischfangzweiges fortwährend zunehmen soll.

Es wünscht also die Maatschappij zu wissen, was weiß man von der gewöhnlichen Art der Bewegung der Fische auf der niederländischen Küste, so wohl der verschiedenen Plattfischarten, besonders der Schollen und Scharre als auch des Fischgeschlechts Gadus, zu welchem Schellfisch und Kabeljau gehören, besonders in Bezug auf die durch Fluth und Ebbe hervorgebrachten Motificationen?

Rußlands innerer Handel und Verkehr.

(Schluß.)

Der im vorigen Artikel besprochene Meßverkehr Rußlands umfaßt selbstverständlich bei weitem mehr die Gesammisumme des Verkehrs, welchen die Bewohner des ausgedehnten Reichs untereinander betreiben. Es gibt die Folge eben dieser Ausdehnung der klimatischen und ethnographischen Verschiedenheiten, welche Rußland in sich vereinigt, Zweige des Handels, deren einflussreiche Wichtigkeit sich zwar an ihren Folgen erkennen läßt, deren inneres eigenthümliches Getriebe jedoch eben so wenig genau erforscht ist, als ihr Geldwerth sich in Zahlen schätzen läßt. Dahin gehört z. B. einer der wichtigsten Handelszweige, der Viehhandel. Rußland wird von Viehtreibern durchzogen, die aus den Steppen ihre Waare herbeiholen, um die Consumtion der großen Städte zu versorgen, und die auf ihren Zügen die Thiere großziehen, einen Theil davon schon auf dem Wege für die Talhiedereien bestimmen und abliefern, und auf ihrem ganzen Verkehr durch die Innere des Reichs den statistischen Erhebungen sehr fern liegen bleiben. Nachdem dem bedeutenden Abzuge von Talg ins Ausland, der freilich jetzt unterbrochen ist, könnte man glauben, wie ein russischer Schriftsteller Jazenkow vor einiger Zeit bemerkte, daß die russische Viehzucht sich in gedehlichem Zustande befände. Allein dieses Zeichen trägt. Eine ausgebreitete Viehzucht giebt es nur in den Steppenprovinzen. Dort bildet sie einen Zweig der Industrie

on dort werden große Quantitäten von Talg und Felle hergeführt, von dort zahlreiche Herden von Ochsen zur Versorgung der Hauptstädte herangeleitet. Auch darf nicht vergessen werden, daß alljährlich große Herden kirgisischer Schaafse benutzt werden, um die Masse des ins Ausland zu versendenden Talgs zu vermehren. Sonst fehlt den meisten Gouvernements Russlands Vieh in hinlänglicher Anzahl und in guter Qualität. Man schätzte noch vor einigen Jahren — und neueste zuverlässige Angaben fehlen — den Vorrath an Pferden in Rußland auf $9\frac{1}{2}$ Mill. Stück, an Hornvieh auf 19 Mill., an Schaafen auf 40 Mill.; darunter nur wenig über 2 Mill. feinstolliger Schaafse. Die beiden Städte Rußlands, welche für den innern Viehhandel des Reichs maßgebend sind, Moskau und Petersburg, erhalten ihren Bedarf weither, wie aus den Gouvernements Tobolsk, Persa, Woronesh, Jaroslaw, dem Gebiete der donschen Kosaken. Im Monat Januar d. J. wurden in Petersburg verkauft 11,760 Stück Vieh (darunter 2778 ukrainischer Ochsen, 7324 Kälber) und in Moskau 3682 Stück Vieh, zusammen im Werthe von 352,858 R. S. Im Februar wurden zu Petersburg 11,028 Stück Vieh (darunter 1767 Ochsen und 8313 Kälber), zu Moskau 2501 Stück, zusammen im Werthe von 168,770 R. S. verkauft. Während in Petersburg der ukrainischer Ochse zwischen 59 und 60 R. S. kostete, galt er in Moskau nur 37 bis 41 R. S., wonach sich natürlich die Fleischpreise richteten; denn in Petersburg zahlte man für ein Pud Fleisch 2 R. 60 Cop. durchschnittlich, in Moskau nur 1 R. 72 Cop. Die Unterschiede der Preise sind im Verhältnis und in der Lage der beiden großen Städte begründet, beweisen aber zugleich den Mangel der Petersburg näher gelegenen Provinzen an Vieh und die durch erschwerten Transport erhöhte Schwierigkeit. Daß der gegenwärtige Krieg auf den innern Viehhandel einen sehr nachhaltigen Einfluß üben muß, läßt sich aus den verminderten und theilweise ganz gehemmten Export der aus der Viehzucht stammenden Produkte wie Talg, Fuchten, Häute und Wolle folgern. Jedensfalls kommt über diesen Umstand, so wie die damit verbundene Erniedrigung der Fleischpreise, die sonst schon um $1\frac{1}{2}$ —2 Silbergroschen für das Pfund gutes Fleisch in Moskau und Petersburg standen, dem russischen Kriegsheere auf Kosten der nationalökonomischen Wohlfahrt des Reiches zu Gute.

Ein mächtiger Handelsartikel für den innern Verkehr Rußlands ist das Salz, aus dessen Monopol die kaiserliche Regierung eine bedeutende Einnahme bezieht. Dieser Handel ist nun ganz besonders durch den Krieg afficirt, wie denn die meisten der von der englischen Kriegsflotte in der Ostsee ausgebrachten russischen oder nach russischen Häfen bestimmten Schiffe Salz eladen hatten. Wie bedeutend die Salzeinfuhr in Rußland, demnach der innere Verkehr mit diesem Artikel und folgerich die Einnahme der Krone durch die Benutzung dieses Monopols gewesen ist, erhellt aus der Angabe nachstehender Data. Rußland hatte von 1797—1810 durchschnittlich eine jährliche Einfuhr von 2,349,332 Pud Salz, von 1811—1815: 2,423,289 Pud; von 1816—1819: 2,950,504 Pud; von 1820—1821: 3,685,969 Pud; von 1822—1834: 3,372,440 Pud. Seitdem ist die Einfuhr bis zum Anfang des Krieges ansehnlich gestiegen, obwohl sie freilich nur einen geringen Theil des Quantums beträgt, welches aus der innern Production zum Consumo gelangt. Denn für das laufende Jahr ist die russische Bevölkerung angewiesen, aus den innern Krimmischen Seen zu entnehmen 6,518,147 Pud Salz, aus den äußern Krimmischen Seen 1,750,000 P., aus dem Artoner See 5,056,200 P., aus dem Fort von Jek 972,500 P., aus der Ledenger Siederei 125,100 P. Sogenannte Salz-Vorraths-Magazine befanden sich außerdem zu Akjerman, Berdiansk, Nishegorod, Njbinsk, Dokrowik, Spiriuik und Tobolsk, welche zusammen einen Salzvorrath von 944,725 Pud, darunter aber Nishegorod 4,275,280 P., abzugeben anzuweisen sind. Endlich bestehen noch Magazine für den Salzverkauf an fünfzigorten an der Zahl, von ihnen mehrere in Sibirien nun zu Irkutsk, Jakutsk, Ochotsk, die aber zusammen kaum 2 Mill. Pud in den Verkehr bringen dürfen. Während nun die Salzzufuhr nach Rußland gehemmt ist, worin russische Nationalökonomien eine günstige Triebfeder für die innere Vermehrung der Production erblicken wollen, hat sich die Regierung veranlaßt gefunden, die Preise höher zu stellen, und zwar um 10—12 pCt. für Ost- und Westsibirien, in andern Theilen des Reiches aber um 30 und mehr Procente, um auf diese Weise sonstige durch den Krieg veranlaßte Inzangausfälle zu decken. Das verminderte Quantum und der erhöhte Preis dieses notwendigsten Artikels können nicht verfehlen, auf die nationalökonomischen Zustände des Volkes ihren Einfluß zu üben. Die Erhöhung der Salzpreise, die z. B. in Erivan und Alexandropol auf resp. 34 und 44 Cop. pro Pud normirt sind, soll nur für die Zeit des Krieges gelten; mit dem Beginn des Friedens sollen wieder die bisherigen niederen Preise von resp. 23 und 28 Kop. pro Pud eintreten.

Wenn die angeführten Thatsachen dafür Zeugniß geben, daß Rußlands Handel in Rohproducten der Landwirtschaft und den damit verbundenen Industriezweigen einen unbestreitbaren Nachtheil, was den Export betrifft, aber auch sehr fühlbaren Schaden hinsichtlich des innern Verbrauches erleidet, so trösten sich russische Nationalökonomien und Staatsmänner mit der Hoffnung und Aussicht, daß der Krieg ein unfreiwilliger Bundesgenosse des russischen Prohibitivsystems dazu dienen und beitragen werde, der innern Industrie in allen nur möglichen Zweigen Vorschub und Dienste zu leisten, und die Unabhängigkeit des Czarenreiches auch in industrieller und commercialer Beziehung zu befördern und zu erhöhen. Man hat hin und wieder

angefangen, auf Entdeckung der im Innern der Erde verborgenen Schätze auszugehen. Die Noth macht erfindertisch. Die Kultur des Bergbaues ist in Rußland noch im Stadium des Anfangs, wenn gleich die Ausbeute an Gold und Platina u. in Gruben des Ural- und Altaigebirges nicht unansehnlich genannt werden muß. Erst neuerdings aber sind ausgebehntere Bemühungen dem Auffinden mineralischer Producte in Rußland zugewendet, wie dem Schwefel, der Steinkohle, dem Salpeter u. In Bezug auf Schwefel, von dem noch bis 1853 durchschnittlich im Jahre zwischen 2 und 300,000 Pud in Rußland eingeführt wurden, behaupteten schon die Gelehrten Güttenstadt und Storch, Rußland könne des fremden Schwefels entbehren, wenn es seinen eigenen Schätzen in diesem Artikel gehörig nachforsche. Trotz aller Forschungen aber und mannigfacher Spuren von innerer Production dieses Artikels hat doch die Einfuhr bis in die Gegenwart den russischen Bedarf an Schwefel befriedigen müssen, und es wird abzuwarten sein, in wie weit dieser Artikel einen Gegenstand des vielen innern Verkehrs abzugeben vermag. Gleich problematisch dürfte es sich mit den Erfolgen verhalten, die man sich von der Ausbeute von Zinn- und Bleigruben, selbst von den unbestreitbar vorhandenen Anthracit- und Steinkohlenlagen verspricht, welche letztere zwischen Don und Deerp eine Ausdehnung von 22,000 []-Werst (etwa 440 []-M.) annehmen sollen. — Auf welchen Voraussetzungen z. B. der Gewinn von Bleierzten stellenweise in Rußland beruht, kann daraus entnommen werden, daß in der Provinz Woland, wo in früheren Zeiten die Schweden auf Bleiglanz Bergarbeit betrieben haben sollen, jetzt Versuche angestellt werden, jener Sage weiter nachzuforschen, wozu der Antriebe darin enthalten ist, daß der Preis fürs Pud Blei in kurzer Zeit von $1\frac{1}{2}$ R. S. auf 6 R. gestiegen ist. Also auch hier hat der Krieg ein hauptsächlich Material für den Krieg ansehnlich verteuert.

Eine Entwicklung des innern Verkehrslebens hinsichtlich mannigfacher Industriezweige hält man in Rußland vom patriotischen Standpunkte aus für gewiß und notwendig. Hier war z. B. bis zum Jahre 1853 die Production des Runkelrübenzuckers auf 1 Mill. Pud für die Summe von etwa 6 Mill. R. Silber beschränkt. Gleich nach den ersten Nachrichten über die Verwickelung der orientalischen Frage entwickelten die Besitzer von inländischen Zuckerrfabriken, weil sie die Aussicht hatten, den Markt ohne Concurrenz zu sehen zu dürfen, eine umfangreichere Production, verdoppelten beinahe ihr Fabrikat in diesem Jahre und versorgten die Bevölkerung mit Runkelrübenzucker zu zwei Dritttheil des erforderlichen Gesamtquantums. Wenn bisher noch $1\frac{1}{2}$ bis 2 Mill. Pud Rohzucker in Rußland eingeführt wurden, welche Einfuhr selbstverständlich im laufenden Jahre ausgeblieben ist, so ist bei der unter den obwaltenden Verhältnissen in Rußland gestiegenen Runkelrüben-Zuckerrfabrikation möglich, daß für die Zukunft der verhältnißmäßig geringe Consumo von Zucker in Rußland durch innere Production bestritten wird. Ein Gleiches erwarten die russischen Nationalökonomien auf andern Gebieten des inländischen Verkehrs, sie hegen die Hoffnung, daß sich ihre russischen Fabriken und industriellen Etablissements von den ihnen nothwendigen Colonialfarben, welche bisher importirt wurden, emancipiren werden. Die Einfuhr solcher Artikel war nicht ganz unbedeutlich, z. B. an Indigo über 20,000 Pud, an Cochenille über 3000 Pud, an Krapp im Durchschnitt jährlich mehr als 70,000 Pud, Farbehölzer gegen 350,000 Pud, und Farben im Werthe von mehr als 2 Mill. R. W. Diese ausländischen Produkte hofft nun der innere Verkehr entbehren zu können, wenn er gewisse Erfindungen verfolgt, zu welcher die Noth geführt hat. Man will aus Tammarinde einen Extract bereiten können, der die Möglichkeit bietet, das Brasilienholz, die Galläpfel und andere Farberwaaren, wovon die Engländer jährlich für ca. 650,000 R. S. importirten, zu ersetzen. Bereits ist zu Moskau ein Etablissement zur Fabrication des Garansins aus russischem Krapp begründet, welcher russischer Versicherung gemäß den ausländischen Garansin an Güte übertrifft, und um 30 pCt. billiger ist. Die Anfertigung dieser Farbe hat bereits das Quantum von 30,000 Pud im Werthe von 700,000 R. erreicht, und wird nicht nur bald den ausländischen Garansin aus Rußland verdrängen, sondern auch, wie das russische Journal der Manufacturen und des innern Handels vermuthet, einen neuen Artikel für den Exporthandel bilden. Mit der Akklimatisirung des Indigos in den Provinzen Transkaukasiens, deren Zugehörigkeit zu Rußland gegenwärtig gerade in Frage stehen dürfte, will man befriedigende Versuche gemacht, und bereits über 1000 Pud gewonnen haben, die an Qualität dem Bengalischen nicht nachstünden. Die Hindernisse, welche dem Export von Hanf, Flach, Wolle, Fellen und andern Rohproducten ins Ausland durch den Krieg gesetzt sind, werden, wie man in Rußland hofft, die Thätigkeit und den Unternehmungsgest der russischen Capitalisten in Ermunterung der bestehenden und zur Errichtung neuer Fabrik-Etablissements erwecken, und zwar bei Verarbeitung des Talgs in Stearin und Lichte, des Meins in feines und farbloses Del, zum Gebrauche in Fabriken und Manufacturen anstatt des Baumöls, von welchem Rußland jährlich im Durchschnitt 2—300,000 Pud, einführte, und zur Seifenfabrication; des Hanfs und Flaches in Leinwand; der Felle in das bekannte russische Fuchsenleder und Schuhmacherwaaren; der Wolle endlich in Tuch zur Uniformirung der Truppen und zur Versorgung von China. Auch der Maschinenbau wird in Folge des Krieges einen bisher unbekanntem Aufschwung in Rußland nehmen und, wie man dort erwartet, für den innern Verkehr ganz neue Grundlagen etabliciren, auf

welchen Vervollkommnung und Preisermäßigung aller russischen Fabrikate. kurz ein wahres industrielles Eldorado erwachsen werden.

Auf eine solche Zukunft hofft der innere Verkehr Russlands und glaubt an seine baldige Herbeiführung einmal durch das fast absperrende Zollsystem und den gegenwärtigen Krieg, welcher diesem Zollsystem trefflich in die Hand arbeitet. Wenn man aber die gegenwärtige Lage auch als den Ausgangspunkt zu einer bessern Zukunft ansieht, so kann man dennoch nicht umhin einzusehen, — so weit reicht selbst die russische Einsicht, — daß es eine Krisis ist, und daß sie als solche nicht durchgemacht werden kann, ohne dem Lande einige Leiden und gewisse Opfer aufzuerlegen. Man meint, daß diese Krisis so lange dauern muß, bis gewisse Industrien genügend fortgeschritten sind, um sich am Ausfuhrhandel, für Rußland zumal nach Asien, zu betheiligen, indem sie die Rohstoffe, welche aus demselben verschwinden, nach und nach durch ihre Erzeugnisse ersetzen. Die in Rußland ausgebreitete und weiter schreitende Manufaktur- und Fabrik-Industrie hat nach dortiger Ansicht die natürliche Tendenz, den Bedürfnissen, der Consumption des Landes zu genügen, und dessen Binnenhandel zu genügen. Schon jetzt könne man das Getreide durch Mehl ersetzen, was es möglich mache, den Handel mit diesem Artikel, der in dieser Form höhere Frachtsätze verträgt, nach den Häfen des Baltischen Meeres zu lenken; ferner werde man statt Schlachtvieh Salzfleisch, statt Talg Olein und Stearin, statt niederen Flach- und Hanfforten bessere Producte der Art, statt Lein- u. Hanfsamen Del in den Verkehr bringen. Eine solche Umbildung des Verkehrs werde eine bedeutende Zahl von secundären und vorbereitenden Industrien entstehen sehen, deren Masse dazu beitragen würde, den Nationalreichtum um so sicherer zu begründen, als dieser letztere sich nicht auf eine kleine Anzahl begünstigter Industrien stütze, sondern auf eine Masse secundärer Industrien, bei welcher es dem Auslande schwer sein würde, zu concurriren. Bevor dieses Resultat zu erreichen wäre, das gesteht man ein, bleibe aber Vieles noch zu thun übrig. Bei der großen Masse der Bevölkerung habe die Einführung einer Neuerung, eines Fortschritts in der bestehenden Ordnung der Dinge, sich auf viele Hindernisse gefaßt zu machen, und auf zahlreichen Widerstand, der zu überwinden sei. Um diese Schwierigkeiten nun leichter zu beseitigen und die Krisis zu verkürzen, dazu sei der gegenwärtige Krieg ein heilsames Mittel, das geeignet wäre, den russischen Interessen einen Dienst zu leisten. Nur eine heftige Erschütterung, wie die durch diesen Krieg hervorgebrachte, könne mit einem Male den hartnäckigsten Anhängern der alten Routine die Augen öffnen, um ihnen die Mängel der veralteten Ordnung der Dinge, an welchen sie festhalten, zu zeigen, und so das Vorgehen auf diesem neuen Wege des Fortschritts zu beschleunigen, den Rußland betreten habe.

Betrachten wir nun schließlich diese russischen Hoffnungen und Aussichten von dem Standpunkte, welcher durch die Resultate des inneren russischen Verkehrslebens seit Jahrzehnten sich festgestellt hat und zwar in Folge des dort seit einem Menschenalter wirkenden Zollsystems. Man erwartet in Rußland von dem heutigen Kriege Unterstützung und Beschleunigung der aus dem herrschenden Zollsysteme herrührenden Folgen; demnach werden die bisherigen Resultate aller Berechnung nach nur in verschärfter und gedrängter Weise ans Tageslicht treten können. Der wiederholt amtlich ausgesprochene Zweck des ganzen russischen Zollsystems war „Bildung eines eigenen rüchtigen Fabriklandes, nicht nur zur Verarbeitung des einheimischen Rohmaterials, sondern auch zur Versorgung der einheimischen Bevölkerung mit möglichst allen Fabrikaten; endlich auch zur Ausfuhr, wenigstens nach Asien.“ Alle Mittel, welche eine unbeschränkte Regierung besitzt, sind angewendet, um dieses Ziel zu erreichen; man hat mit eiserner Consequenz den betretenen Weg verfolgt bis zu einer Stufe, von welcher Rückkehr so leicht nicht möglich ist, um endlich selbst schon vor längerer Zeit bekennen zu müssen, „daß, ungeachtet eines vieljährigen Mangels nur sehr wenig Fabriken hinsichtlich der Qualität ihrer Waaren Fortschritte gemacht haben, und daß die wenigen Fortgeschrittenen solche sind, welche eine fremde Concurrenz dazu zwang (z. B. die Tuchfabriken).“ Daß im Allgemeinen hinsichtlich der Quantität eine Zunahme stattgefunden, ist eben so leicht erklärlich aus dem bedeutend vermehrten Verbrauch im Innern, der Ausfuhr nach Asien etc. Auch hinsichtlich der einzelnen Zweige der Fabrikation liefern die russischen amtlichen Berichte Material zur Bestätigung des angeführten Eingeständnisses und nur dem Umstande, daß der Inhalt dieser Berichte (namentlich aus früherer Zeit) so selten in auswärtige Blätter übergegangen ist, kann man es beimeßen, daß man gewöhnlich auf allgemeine Betrachtungen über die Nachteile des russischen Prohibitionsystems für den Verkehr mit dem Auslande sich beschränkt hat; ohne die unendlich größeren Nachteile hervorzuheben, welche Rußland selbst davon empfindet. Man darf übrigens nicht durch die herangewachsene Zahl der Fabriken sich täuschen lassen, denn diese Folge der Prohibition war eine Nothwendigkeit, sondern man muß den Werth der Fabrikation, den inländischen Bedarf (Vermehrung der Bevölkerung) und die Aus- und Einfuhr in Betracht ziehen. Aus einer Uebersicht der vornehmsten russischen Fabrikate, wie Wollewaaren, Baumwollwaaren, Geweben aus Hanf und Flach u. s. w. im Vergleich zur Bevölkerung, während der letzten 3 bis 4 Jahrzehnte, welche Freiherr von Reden in seiner trefflichen Cultur-Statistik des Kaiserreichs Rußland bis zum Jahre 1843 zusammengestellt hat, ergibt sich, daß Rußland trotz oder vielleicht wegen seines Ausschließungs-

Systems noch immer unter den fabricirenden Staaten eine der niedrigsten Stufen einnimmt, daß selbst die Ausfuhr nach den Theilen wie Asien, wo seine Fabrikate durchaus keiner Concurrenz begegnen, verhältnismäßig nicht sehr zugenommen hat, daß Rußlands Fabrikate (nämlich die durch den Tarif ins Leben gerufenen, nicht die Erzeugnisse seiner alten naturgemäßen Industrie, z. B., manche Leinengewebe, Leder, Eisen) keine fremde Concurrenz ertragen können.

Eine der wichtigsten Einwirkungen des gesammten russischen Verkehrs mit dem Auslande ist die Vertheuerung der wichtigsten Bedürfnisse des täglichen Lebens, was allein an dem Beispiele von Petersburg, einer Stadt, die zur See leicht zugänglich, an den bequemsten und zahlreichen Land- und Wasserstraßen gelegen ist, wo überdies besondere Einrichtungen zur Versorgung mit Lebensmitteln bestehen, angedeutet werden mag. Die Bevölkerung dieser Stadt hat sich im Laufe der letzten 50 Jahre mehr als verdoppelt, während die Preise der nothwendigsten Lebensbedürfnisse auf da 3 und 4 fache gestiegen sind, eine Preissteigerung, die wohl von keiner Handelsplage in Europa nachgewiesen werden dürfte.

Die Resultate des Verkehrs-Systems, welche durch den gegenwärtigen Krieg nach russischer Ansicht nur in verschärfter Form sich entwickeln werden, werden in der erwähnten Schrift des Hrn. von Reden mit voller Rechte dahin formulirt, daß Rußland das übrige Europa und namentlich seine Nachbarn sich entfremdet hat, daß die Steuerkräfte der Bewohner (die einzig sichere Quelle der Staatseinnahme) sich zu einer größeren Anspannung nicht genügend haben entwickeln können, daß die Moralität der Beamten, anscheinend keinen, dem Gemeinwohlte genügenden Fortschritt hat machen können, daß der erlaubte Verkehr sich in drückenden Fesseln bewegt, der unzuläutbar dagegen verhältnismäßig blühend ist, daß das System die russische Regierung endlich in eine drückende Abhängigkeit von der künstlich selbstgeschaffenen Industrie versetzt hat.

Der Handel Bombays.

Der Totalwerth der Einfuhren nach Bombay für das Jahr 1853 — 1854 — heißt es in der „Bombay Times“ vom 19. Octbr. — beträgt nahe an 8^{1/2} Millionen Pfd. Sterl. oder 84,383,626 Rupien, und der Ausfuhren über 9^{1/2} Millionen Pfd. Sterl. oder 95,071,893 Rupien. Die letzteren übersteigen um be nahe 3 Lakhs die größten Exporte irgend eines gegebenen Jahres in der Handelsgeschichte Bombays. Die Importen sind um mehr als 7 Lakhs geringer als voriges Jahr, übersteigen aber den Durchschnittsbelauf der 5 vorhergehenden Jahre um mehr als 18 Lakhs, während die Exporten die Durchschnittsbeträge (der 5 Jahre nämlich) um ungefähr 1 Koro übersteigen. Die Hauptabnahme in den Importen Bombays war in denen aus Asten über 46 Lakhs betragend, und aus China, sich belaufend auf nahe an 66 Lakhs. In den Exporten nach China war ein Abfall für das Jahr von über 1^{1/2} Millionen, und nach dem Vereinigten Königreich von 28 Lakhs. Der größte Artikel der unter den Einfuhren bemerkt wird, ist einfache Baumwolle, welche importirt worden zu dem Werth von 14,318,258 Rupien, während die Baumwollfabrikate jeder Gattung, Garn mit eingeschlossen, zu dem Werth von über 2 Mill. importirt worden sind. Die werthvollste der Ausfuhren Bombays ist Opium wovon 27,506,527 Rupien feine Rüsten in dem besagten Jahre verlassen haben. Nächst dieser steht die viel sicherere und mehr satisfactorische Waare Cotton Woad wovon Bombay 17,715,258 Rupien Werth nach England und China versandt. Von Büchern sind ungefähr 2 Lakhs Werth eingeführt im Laufe des Jahres oder einschließlich Gemälde und Schreibmaterialien über 4^{1/2} Lakhs Werth, von Kleidungsstücken über 1 Lakhs, von Strumpfwaren 77,761 Rupien Werth, neb. ungefähr halb so viel von Handkram. Ueberdies finden wir 27,000 Rupien Werth Druckpressen und Perlen 15 Lakhs Werth importirt. Die letzteren sind in den Zolllisten unter der Rubrik Edelfeine aufgeführt, und Samadstein kommt in denselben unter Steine anstatt unter gems oder Corundum. Dieser letztere nannte Artikel zeigt in seltener Weise, wie ein fälschlicher Name einschleichen kann. Sein rechter einheimischer Name ist Korund, den Mineralogen in Korundum verwandelt haben. Nächst dem Diamant und Rubin ist es die meist bekannte härteste Substanz und wird zum Schneiden von Edelsteinen, Glas, Stahl und verschiedenen anderen Metallen gebraucht. Doch gibt es auch eine Gattung von Steatite oder Speckstein, ein ungemein weiches und schneidbares Mineral außer in einer einzigen Art, die ebenfalls zum Poliren gebraucht wird, indessen dem Korund so ungleich als möglich ist. Mineralogen nennen ihn pagoda lite, die Eingebornen Sammy oder Samystein, in Folge ihrer Benutzung desselben bei den Götzenbildern für ihre Tempel, und der ein wenig corrumpirte Name, welcher völlig unanwendbar ist auf das eine Mineral, obgleich ganz charakteristisch für das andere, wird auf beide angewandt, und Corundum erscheint in der Bombayer Exportliste als Samadstein, unter welchem Namen er in der Gegend von Bombay bekannt ist.

Der Totalbelauf der in dieser Saison zu Bombay angekommenen großen Seeschiffe ergab eine Gesamttrachtigkeit von nahe an 200,000 Ton., während die Tonnage der Stationfahrzeuge doppelt so viel betrug. Die Totaltonnage der Schiffe, die den Hafen verließen, belief sich auf 357,298, ungefähr gleichmäßig

theit zwischen großen Seeschiffen und Rattofahrzeugen. Amerikanische Schiffe dem Betrage von ungefähr 5000 Ton. kamen an, und von ungefähr 4000 T. gingen ab. Etwa 30,000 T. Frachtigkeit wurden nach China geschickt, d. h. England und andere Häfen, und 29,000 Ton. wurden von dort empfangen. Die Hälfte mittelst der Peninsular- und Oriental-Company-Dampferhiffe zu dem Betrage von 46,000 T. wurden versandt nach, und zu dem von 00 Ton. kamen an von Neusüdwaes, und dieses, welches nach England das Hauptort der Schiffe Bombays bildet, macht jetzt eine ganz neue Handelselle für Bombay aus.

Arbeitslohn und Preise in Australien.

Die letzte Nummer des „Melbourne Argus“ meldet:

Der jetzige Stand des Arbeitslohns ist folgender: Mit Rationen — verathete Paare ohne Familien 80 bis 100 £ das Jahr, do. mit Kindern 70 bis 75 £ das J.; Schäfer 40 bis 45 £ das J.; Hüttenwärter 30 bis 35 £ das J.; gemein nützliche Diensthöten 1 £ 5 s. die Woche; Ochsentreiber auf Farms £ 15 s. bis 2 £ die Woche; do. für die Landstraßen 3 £ 10 s. die Woche; Ackerbau 50 bis 75 £ das Jahr; gute Farmtagelöhner 1 £ 5 s. bis 1 £ 10 s. die Woche; Pflüger 1 £ 10 s. bis 1 £ 15 s. die Woche; Gartenarbeiter 75 bis 100 £ das Jahr; Kochmatten 1 £ 10 s. bis 3 £ die Woche; Kellner 1 £ 10 s. bis 1 £ 15 s. die Woche; Burschen 60 bis 70 £ das Jahr. Die gewöhnlichen Rationen bestehen in 10 B Feinmehl, 10 B Ochsen- oder Hammelsch, 2 B Zucker und ¼ Thee. Ohne Rationen — Geher 2 s. 6 d. per Tag oder 7 £ 7 s. die Woche; gute Hauszimmerleute, Stadtarbeit, 1 £ 5 s. Tag; Maurer 1 £ 5 s. bis 1 £ 15 s. per Tag; Sattelmacher 1 £ 5 s. per Tag; Holzster und Fencers per Fuder 12 s. 6 d.; Grobschmiede, für Landarbeit und erdbeschlagen 1 £ per Tag; Arbeiter auf den Landstraßen, bei Holz-, Wasser- und Seltacommodation 10 s. per Tag; Seeleute: nach London, für die Fahrt 30 bis 35 £; nach Calcutta 25 bis 30 £; nach Callao 25 bis 30 £; auf Seefahrt 7 bis 8 £ per Monat. Weibliche Diensthöten: in Allem bewandert 30 bis 35 £ das Jahr; Hausmädchen 25 bis 30 £ das Jahr; Wäscherinnen 40 bis 52 £; Kindermädchen 20 bis 25 £ das Jahr; Köchinnen 45 bis 50 £ das Jahr. Während diese Löhne ziemlich anziehend sind, ist folgendes etwas schreckender Contrast mit Bezug auf Preise: Kartoffeln 4 s. das Duzend; Weizen 6 d. bis 2 s. per Kopf; Kohl 6 d. bis 2 s. per Kopf; Erbsen 1 s. das Quart; Sellerie 2 s. bis 5 s. per Kopf oder Knollen; Frühlingzwiebeln 6 d. das Bund; Carotten 8 d. do.; Rüben 6 d. do.; Möhren 6 d. do.; dieschen 6 d. do.; Kartoffeln 5 d. das B; neue Kartoffeln 7 d. das B; Iebeln 3 s. 6 d. das B; Rauch oder Porren 1 s. das Bund; Kresse 6 d. das Stück; Beet 1 s. das Stück; Limonen 4 bis 6 s. das Duzend; Ananas, 10 s. das Stück; Orangen 3 s. das Duzend; Nessel 2 s. das B; Gänse bis 30 s. das Stück; Truthennen 30 s. das Stück; Truthähne 40 s. das Stück; Enten 24 s. das Paar; Geflügel 20 s. das Paar; wilde Enten 14 s. das Paar; Kriechenten (teal) 6 s. das Paar; Eier 5 s. das Duzend; Butter 6 d. bis 5 s. das B; Milch 2 s. das Quart.

Bermischte Notizen.

— Tauschmittel in Mittel-Africa. Die Forains, sagt ein araber Kaufmann in seinen Reisen in Soudan, waren lange ohne eine Kenntniss des Gebrauchs von Gold- und Silbermünzen, doch als der Handel sich ausbreitete, wurden sie genöthigt, eine Art Geld zu erfinden, und sie brauchten zu erst Zinnmarken, Ringe, die ihnen zum Ankauf der täglichen Bedürfnisse dieneten. Für Sachen von höherem Preise wird ein langes Stück Zeug benutzt, Fuß lang und 1½ Fuß breit. Auch haben Sklaven einen feststehenden Geldwerth, je nach ihrer Höhe, so mag z. B. ein Pferd 3 bis 4 Sedasy oder haben werth sein, die von der Ferse bis zum unteren Ohrläppchen 6 Spannen lang sind. In Dar-fur sind weder der Mahboub, noch der Piaster, noch irgend eine in civilisirten Ländern gangbare Münze, außer dem Sämenthaler, bekannt. In den ersten Städten vertreten Glasbohnen die Stelle des Geldes und in der Gegend von Gueety bedient man sich des Falgo oder Salzkuchens, der auf eine thümliche Weise bereitet wird. Es gibt 3 Sorten Salz in Dar-fur, das shavy, das man sich aus Binnenseen desselben Namens verschafft, das Falgo von grauer Farbe, undurchsichtig und eher angenehm von Geschmack ist als das Mitcasub, welches von blut-rother Farbe und bei weitem das beste ist. Krousa wird Tabak als Geld gebraucht und Taba genannt. Er wird zu einem Teig zermalm und dann zu hohlen Kegeln geformt von der Gestalt einer Kugel. An einigen Orten dienen kleine Kollchen Baumwollentwist als Geld an andern aufgereichte Zwiebeln. Auf einem gewissen Markt braucht man einen eisernen Kopf einer Art Karst oder Hacke und im Souz erreicht man denselben Zweck durch Hirse, handvollweise gegeben. An vielen Orten ist das Mittel der Werthbestimmung ein Ochse, und man sagt z. B., „dieses Pferd ist werth 20 Ochsen werth.“

— Wirkung wohlfeilen Reisens. Die Herabsetzung des Passagiergeldes auf der Caledonischen und der Edinburg-Glasgower Eisenbahn hat die Zahl der Passagiere in einem Grade vermehrt, wie es sich die Directoren dieser Linien niemals gedacht hatten. Die jüngst auf der Caledonischen Bahn in 1 Woche beförderte Zahl betrug 95,587 und auf der Edinburg-Glasgower 26,060, zusammen 121,646. In derselben Woche, voriges Jahr, betrug die Zahl nur 81,495 für beide Linien, was eine Zunahme von 40,000 ergibt, oder ein Verhältniß von 2,000,000 Passagieren das Jahr. So meldet die „Glasgow Mail“ vom 12. Nov. d. J.

— Der englische Wollhandel. Vom 5. Jan. bis 10. Oct. 1854 wurden in England eingeführt aus englischen Besitzungen:

	1853 £	1854 £
außerhalb Europas.....	46,277,276	50,187,692
do. aus andern Gegenden.....	37,568,199	27,006,173
	83,863,475	77,193,865
woraus sich eine Abnahme in den Einfuhren in den 9 Monaten ergibt von.....		6,669,610
Die Ausfuhr von Colonialwolle betrug.....	4,577,812	11,767,232
von fremder.....	2,134,626	4,614,247
	6,712,438	16,381,479
woraus sich eine Zunahme in der Ausfuhr ergibt von.....	9,669,041	
Die Ausfuhr in England erzeugter Wolle betrug woraus sich eine Zunahme in der Ausfuhr ergibt von.....	4,755,443	9,477,396
	4,721,953	ungefähr doppelt
Fassen wir nun die Zunahme der Exporte von Colonialwolle.....		7,189,420
die von fremder Wolle.....		2,479,621
und die von englischer.....		4,721,953
		13,390,994
zusammen, so haben wir eine Gesamtzunahme in der englischen Wollausfuhr von.....		10,580,026
und wenn wir die Abnahme in der Einfuhr fremder Wolle hinzufügen.....		24,971,020
		3,910,416
Davon abgezogen die einzige Zunahme, welche stattgefunden, nämlich von Colonialwolle.....		
so ergibt sich ein Totaldeficit oder Ausfall in den 9 Monaten von.....		21,060,604
oder von 70,202 Ballen à 300 B.		

— Das Jahr 1854 ist für Schwedens Handel ein günstiges gewesen. Die Blockade der russischen und finnischen Häfen hat die Schweden von wirklichen Concurrenten in Holz- und Theerexporten befreit, während überdies ein großer Absatz nach Finnland, sowohl zu Lande als zu Wasser, fortwährend in Gang gehalten worden. Was Metalle anbetrifft, so ist gegenwärtig die vorräthige Quantität geringer als je, indem der Wassermangel die Production zurückgehalten. Der Eisenvorrath ist 80000 Schiffsfund weniger als in irgend einen Zeitraum seit den letzten 30 Jahren. Die Eisenerporten für dieses Jahr belaufen sich auf 330,000 Schiffsfund aus Stockholm und 250,000 Schiffsfund aus den andern Häfen. Stangeneisen gebietet über einen Preis von 19 bis 20 Reichsthaler Bro. das Schiffsfund. 8,500 Schiffsfund Kupfer wurden verkauft, und jetzt steht es fest auf 175 bis 180 Reichsthaler Banco per Schiffsfund. Die Dresdener übersteigen den Vorrath. Stahl ist firm und zwar zu 8 bis 9 Reichsthaler Bro. per Centner. Die exportirte Kornmasse ist sehr groß, etwa 800,000 schwedische Tonnen, und nächstes Jahr wird eher mehr als weniger versandt werden. Colonialwaaren sind natürlich im Preise gestiegen. In den letzten Wochen sind 18,000 Tonnen angekommen, wovon 6000 Tonnen direct aus Finnland waren. Salz bessert sich fortwährend und ist jetzt 8 Reichsthaler Banco per Fass werth für St. Uebes und 7 Reichst. 36 Sch. Schwedisch für Lissaboner. Talg geht träge, in Folge großer Vorräthe aus Finnland, Memel, Stettin u. s. w.

Druckfehler.

Seite 813, erste Spalte, Zeile 44 ist unter Ernte pr. Hectare „Hectolitres“ anstatt Fr. S. zu lesen.

Herausgegeben unter Verantwortlichkeit von E. Schünemann's Verlagshandlung.

Hierbei eine Beilage