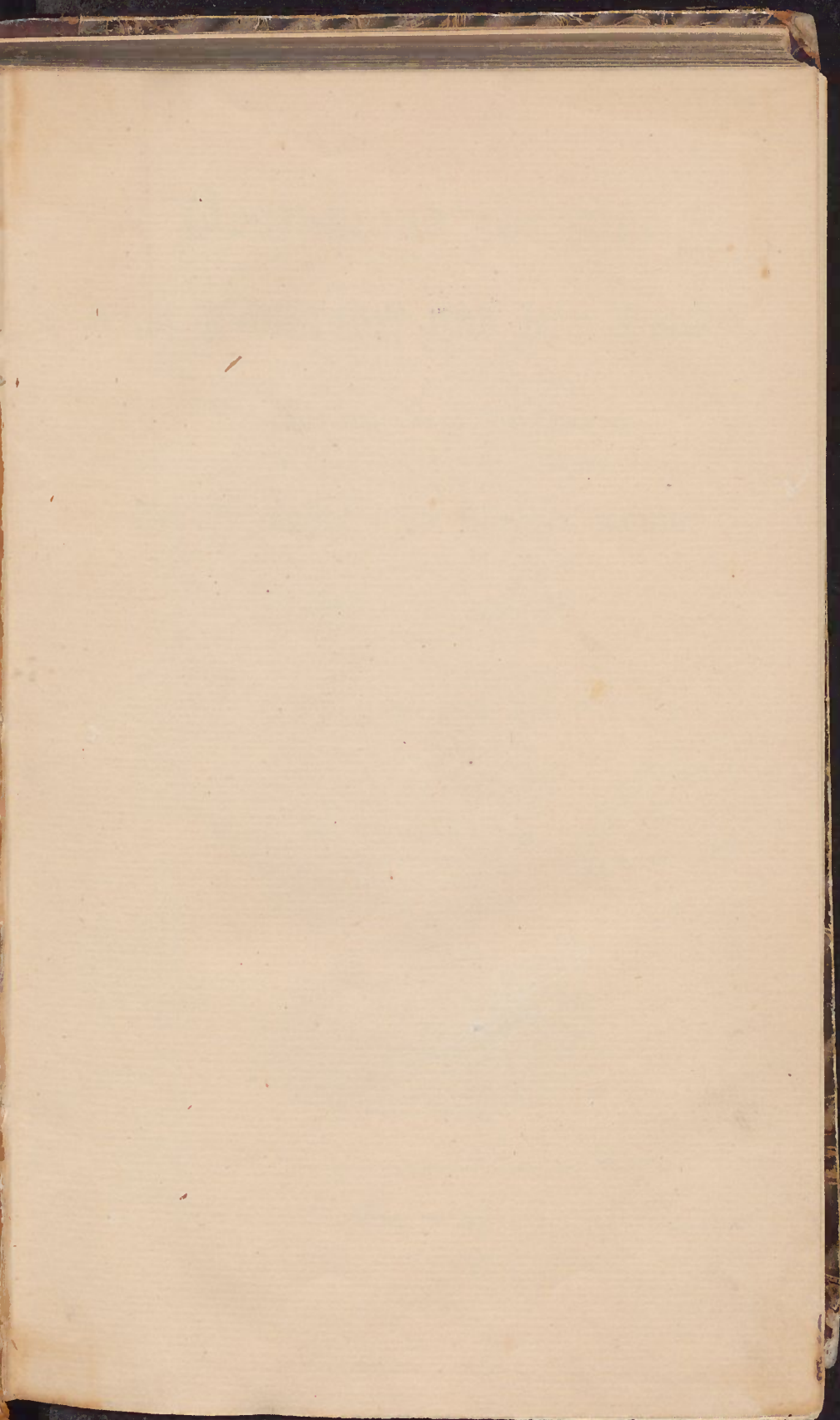


EIGENTUM
DES
INSTITUTS
FÜR
WELTWIRTSCHAFT
KIEL

BIBLIOTHEK

Nr. II 14030



Deutschland zur See
seine Schifffahrt und sein Handel

von dem gelehrten Rathmann

der Reichs- und übrigen Länder

von Johann Friedrich

H. v. S. m. a. t. e.

Dr. J. F. S. m. a. t. e.

Leipzig, bey C. F. Neumann, Neudamm.

Verlag

Dr. J. F. S. m. a. t. e.

1812

Deutschland zur See seine Schifffahrt und sein Handel.

Mit einer genauen Darstellung
des
See-Verkehrs aller übrigen Länder.

Mit besonderer Berücksichtigung
der
Kriegsmarine.

Von

G. W. Schlich.
Doctor der Philosophie.



Hamburg,

Meißner und Schirges.

1849.



Gedruckt in Conrad Müller's Buchdruckerei.



V o r w o r t.

Dem deutschen Volke übergebe ich hiermit eine kurz gefaßte Darstellung seines Seeverkehrs, seiner Seeschifffahrt und seines Seehandels, in Vergleichung gestellt mit dem Seeverkehre der übrigen, das Meer befahrenden Nationen, mit besonderer Berücksichtigung der Kriegsmarinen, der handelspolitischen Gesetzgebungen, der Auswanderung und des Consulatswesens.

Um ein volksthümliches Buch über den deutschen Seeverkehr zu liefern, hielt ich es für nöthig, mich auf die Hauptwaarenzüge und Hauptverkehrsplätze des großen Seehandels zu beschränken, und an dem Seeverkehre eines Jahres seine Gestaltung überhaupt zu zeigen. Mir schien dazu das Jahr 1846 das geeignetste, weil es ein lebhaftes Geschäftsjahr war und der Handelsverkehr in demselben nicht von so gewaltigen Krisen und Erschütterungen, wie in den beiden nachfolgenden Jahren erfaßt wurde. Ausnahmsweise ging ich, wo ich es für nöthig oder wünschenswerth hielt, auch auf den Verkehr früherer oder späterer Jahre ein; im Allgemeinen suchte ich aber das Geschäfts- oder Steuerungsverwaltungsjahr 1846 überall festzuhalten.

Wo die officiellen Quellen mir zugänglich waren, gebrauchte ich sie für die Mittheilung der Gesetzgebungen und Verkehrsübersichten. Außerdem benutzte ich, wo es mir zweckmäßig schien, oder meine eigenen Notizen nicht ausreichten, gediegene und zuverlässige Publicationen, namentlich die Hamburger Börsenhalle, das Journal des österreichischen Lloyd, die Weser=Zeitung, den Hamburger Freihafen, das Berliner Handelsarchiv, die Zeitschrift des Vereins für deutsche Statistik, das Zollvereinsblatt, das Centralblatt für Handel, Schifffahrt und Industrie Schleswig=Holsteins, das Gewerbeblatt Hamnovers, das ostfriesische Amtsblatt &c. &c.

Hamburg, im Januar 1849.

Der Verfasser.

Inhalts-Verzeichniß.

Erster Abschnitt. Die Seemarine.

I. Bestand der verschiedenen Handelsmarinen.	Seite	3) Bezug der wichtigsten Materialien zum Schiffsbau	Seite 37
1) Die deutsche Handelsmarine.		4) Schiffsmannschafts-Löhne	39
a. Oesterreichs Marine	1	5) Schiffsreisen u. Frachtverdienst	40
b. Preussens Marine	4	6) See-Assicuranz-Prämien	48
c. Hannovers Marine	9	III. Die Kriegsmarinen.	
d. Schleswig-Holsteins Marine	12	1) Die Kriegsmarine d. Ver. St.	49
e. Mecklenburgs Marine	18	2) Die Kriegsmarine Rußlands	50
f. Oldenburgs Marine	21	3) Die Kriegsmarine Frankreichs	50
g. Hamburgs Marine	23	4) Die Kriegsmarine Englands	51
h. Bremens Marine	26	5) Die Kriegsmarine Schwedens	52
i. Lübecks Marine	28	6) Die Kriegsmarine Norwegens	52
Rückblick auf die deutsche Gesamtmarine und ihre Verwendbarkeit auf der See	30	7) Die Kriegsmarine Hollands	53
2) Die fremden Handelsmarinen	31	8) Die Kriegsmarine Belgiens	53
II. Innere Deconomie der Marine.		9) Die Kriegsmarine Portugals	54
1) Bauart der Seeschiffe und ihre Benennung	31	10) Die Kriegsmarine Spaniens	54
2) Schiffsbaukosten	35	11) Die Kriegsmarine Sardiniens	54
		12) Die Kriegsmarine Neapels	54
		13) Die Kriegsmarine Dänemarks	54
		14) Die Kriegsmarine der Türkei	55
		15) Die Kriegsmarine Aegyptens	55
		Tabellarische Zusammenstellung der fremden Kriegsmarinen	56
		Deutsches Kriegsmarine-Project	56

Zweiter Abschnitt. Der Seehandel.

I. Der Seehandel Deutschlands.	Seite	e. Greifswalbs Verkehr	Seite 85
1) Oesterreichs Seeverkehr.		f. Stralsunds Verkehr	86
Triests Verkehr	67	General-Schiffsverkehrs-Übersicht der preussischen Ostseehäfen	89
2) Preussens Seeverkehr.		g. Cölns Rheinverkehr	89
a. Memels Verkehr	74	Einführen in den Zollverein	91
b. Verkehr der Städte am frischen Haff	75	3) Mecklenburgs Seeverkehr.	
c. Danzigs Verkehr	78	a. Rostocks Verkehr	91
d. Stettins Verkehr	81	b. Wismars Verkehr	93
		Gesamteinfuhr	93

	Seite		Seite
4) Lübeck's Seeverkehr.....	94	b. Leers Verkehr.....	154
5) Schleswig-Holsteins und Dänemarks Seeverkehr.		c. Emdens Verkehr.....	157
a. Getreide-Ausfuhr der Monarchie	99	d. Nordens Verkehr.....	158
b. Kopenhagens Verkehr.....	99	e. Harburgs Verkehr.....	159
c. Sund- und Belt-Passage.....	102		
d. Gesamt-Schiffahrt u. Handel der Herzogthümer.....	103	II. Der Seehandel außer- deutscher Staaten.	
e. Flensburgs Verkehr.....	106	1) Rußlands Seeverkehr.	
f. Kiels Verkehr.....	108	Allgemeiner Verkehr.....	161
g. Neustadts Verkehr.....	109	a. Archangels Verkehr.....	162
h. Verkehr auf dem schleswig-hol- steinischen Canal.....	110	b. Abos Verkehr.....	163
i. Verkehr der dänischen Colonien	111	c. St. Petersburgs Verkehr.....	163
6) Hamburgs nebst Altona's Seeverkehr.		d. Riga's Verkehr.....	166
a. Beider Städte Schiffahrt....	113	e. Dvessa's Verkehr.....	167
b. Hamburgs Waaren-Ein- und Ausfuhr 1846.....	116	2) Schwedens u. Norwegens Seeverkehr.	
c. Hamburgs Korngeschäft.....	118	a. Stockholms Verkehr.....	171
d. Hamburgs Manufacturw.-Gesch.	119	b. Gessle's Verkehr.....	172
Hamburgs Nordamerik. Geschäft	121	c. Gothenburgs Verkehr.....	172
e. Hamburg-Altona's Waaren- Einfuhr.....	122	d. Bergens Verkehr.....	174
f. Wittenberger Elbverkehr.....	128	e. Christiansands Verkehr.....	175
g. Hamburg-Altona's Handel mit Norwegen.....	129	f. Der Finnmarken Verkehr.....	175
h. Tabellarische Uebersicht der in 1847 angekommenen Schiffe...	130	3) Großbritanniens u. seiner Besitzungen Seeverkehr.	
i. Ueber das westindische Dampf- schiffahrts-Unternehmen.....	130	a. Gesamt-Einfuhr.....	178
7) Bremens Seeverkehr.		b. Gesamt-Ausfuhr.....	181
a. Uebersicht der Einfuhr.....	131	c. Gesamt-Schiffahrt.....	182
b. Uebersicht der Ausfuhr.....	141	d. Besondere Handelsbranchen:	
c. Aus- und Einfuhr in Werthen	143	Der Eisen-, Caffee- und Thee- Handel.....	183
d. Das Getreide-Geschäft.....	145	Der Woll- und Baumwollen- Handel.....	184
e. Das Geschäft in deutschen Leinen	145	Die Consumtion fremder Weine und Spirituosen.....	184
f. Das Tabacks-Geschäft.....	146	Das Geschäft der großen Fischerei.....	185
g. Das Baumwollen-Geschäft....	147	Der Manufacturwaaren-Export	186
h. Die Schiffahrt des Plazes...	147	e. Die wichtigsten Handelsplätze:	
i. Tabellarische Uebersicht der in 1847 angekommenen Schiffe...	149	Londons Verkehr.....	188
k. Die Bremen-Newyorker Dampf- schiffahrt.....	150	Liverpools u. Glasgows Verkehr	191
8) Oldenburgs Seeverkehr.		Hulls Verkehr.....	192
Brake's Verkehr.....	152	f. Die Colonien:	
9) Hannovers Seeverkehr.		Britisch Nordamerika und Ost- indien.....	193
a. Ostfrieslands Seeverkehr im All- gemeinen.....	153	4) Hollands u. seiner Be- sitzungen Seeverkehr.	
		a. Gesamt-Zufuhren und Schiff- fahrt.....	198

	Seite		Seite
b. Besondere Handelsbranchen:		g. Malta.....	241
Der Caffee-Handel.....	200	h. Griechenland.....	242
Der Getreide-Handel.....	201	i. Die Türkei u. deren Nebenländer:	
Der Verkehr mit Deutschland..	203	Seehandel Macedoniens und	
Der Geschäftsbetrieb der ostindi-		Thessaliens.....	246
schen Handelsgesellschaft... 204		Scutari's Verkehr mit Dester-	
c. Verkehr der Colonien:		reich.....	247
Java's Verkehr.....	205	Bosporus-Passage.....	247
Surinams Verkehr.....	207	Galacz und Braila.....	247
5) Belgiens Seeverkehr.		Tabris.....	249
Allgemeine Ein- und Ausfuhr....	209	Samsum.....	250
Einfuhr von Getreide u. roher Wolle	211	Candia.....	251
Ausfuhr von Wollenwaaren.....	211	Larnaca (auf Cypern).....	252
Antwerpens Verkehr.....	211	Alexandria in Aegypten.....	253
Getreide-Einfuhren Belgiens 1847	212	Suez' Waarendurchzug.....	256
Ostend's Schiffahrt.....	213	10) Seeverkehr d. Vereinigt.	
6) Frankreichs Seeverkehr.		Staaten v. Nordamerika.	
Gesammt-Verkehr.....	214	Gesammt-Verkehr.....	261
Der Colonialwaaren-Handel.....	217	Einzelne Handelsbranchen:	
Der Wein-Export und Gesammt-		a. Das Baumwollen-Geschäft..	263
Schiffahrt.....	218	b. Das Tabacks-Geschäft.....	268
Havre's Verkehr.....	219	c. Das Ithran- u. Fischerei-Gesch.	269
Marseille's, Calais' und Nantes'		d. Das Getreide- u. Mehl-Gesch.	270
Schiffahrt.....	221	Einzelne Handelsplätze:	
7) Portugals Seeverkehr.		Newyorks Verkehr.....	271
a. Oporto's Verkehr.....	223	Baltimore's Verkehr.....	274
b. St. Ubes' Schiffahrt.....	223	Richmonds u. Petersburgs Verkehr	275
c. Madeira's Verkehr.....	224	Neworleans Verkehr.....	275
8) Spaniens und seiner Be-		Galvestons Verkehr.....	276
sitzungen Seeverkehr.		11) Mexico's Seeverkehr.	
a. Malaga's Verkehr.....	225	Allgemeiner Verkehr.....	278
b. Alicante's Schiffahrt.....	226	Mazatlans Verkehr.....	279
c. Cartagena's Schiffahrt.....	226	12) Haiti's Seeverkehr.	
d. Torrevecthia's Schiffahrt.....	226	Port au Prince's Verkehr.....	280
e. Barcelona's und Tarragona's		13) Venezuela's Seeverkehr.	
Schiffahrt.....	227	Ein- und Ausfuhr.....	280
f. Die Colonien:		Laguayra's Export.....	283
Cuba.....	227	14) Brasiliens Seeverkehr.	
Portorico.....	228	a. Handel von Rio de Janeiro... 284	
Manilla.....	229	b. Bahia's Zucker-Geschäft..... 286	
9) Seeverkehr der Länder		c. Pernambuco's Export..... 287	
am mittelländ. Meere.		d. Häfen von Rio Grande do Sul 288	
a. Der Metall-Handel.....	230	15) Montevideo's u. Buenos-	
b. Der toscan. Freihafen Livorno	231	Ayres' Seeverkehr.	
c. Der sardin. Freihafen Genua..	237	a. Montevideo's Verkehr..... 290	
d. Die Insel Sicilien.....	238	b. Buenos-Ayres' Verkehr..... 291	
e. Der Freihafen Venedig.....	240		
f. Der Freihafen Ancona.....	240		

	Seite		Seite
16) Chili's Seeverkehr.		b. Amoy's Verkehr.....	297
Allgemeiner Handel.....	293	c. Shanghay's Verkehr.....	298
Schiffahrt von Valparaiso.....	294	d. Der Theehandel China's.....	299
17) China's Seeverkehr.		e. Export nach den Vereinigten	
a. Cantons Verkehr.....	296	Staaten von Nordamerika....	299

Dritter Abschnitt. Die deutsche Handelspolitik.

	Seite		Seite
I. Ueber ein gemeinschaftl. Grenzzollsystem für die Staaten des deutschen Bundes.....	303	III. Ueber die Errichtung von Freilägern u. Freihäfen an der Seeküste des deutschen Bundes....	343
Die bestehend. Zolltarife in Deutschl.	305	1) Die Entrepot- oder Freilager-Systeme.....	344
Proponirter künftiger Vereinstarif	314	Das belgische Gesetz über die Niederlagen von 1846.....	345
II. Ueber ein gemeinschaftl. Schifffahrts- und Fischerei-Gesetz für die Staaten des deutschen Bundes.....	320	Das Contrirungs- u. Creditl.-System	350
Die bestehend. Schifffahrtsgesetze von		2) Die Freihäfen-Systeme u. denen ähnl. Einrichtungen.	
a. Rußland.....	326	a. Der schl.-holst. Freihafen Altona	352
b. Schweden.....	327	b. Der österr. Freihafen Triest	354
c. Norwegen.....	328	c. Der hannov. Freihafen Harburg	354
d. Dänemark.....	328	d. Der hannov. Freihaf. Gesteinsmünde	355
e. Belgien.....	328	e. Der oldenb. Freihafen Brake..	356
f. Italien.....	329	f. Hamburgs Hafenverfassung...	356
g. Griechenland.....	329	g. Bremens Hafenverfassung.....	359
h. Türkei.....	329	h. Lübeds Hafenverfassung.....	360
i. Großbritannien.....	330	i. Rostocks u. Wismars Hafenverf.	360
k. Holland.....	332	IV. Die deutsche Auswanderung...	361
l. Frankreich.....	333	a. Auswanderung üb. preuß. Häfen	364
m. Portugal.....	334	b. Auswanderung über Hamburg	364
n. Spanien.....	335	c. Auswanderung über Bremen..	364
o. Verein. Staaten v. Nordamer.	336	d. Auswanderung über Holland..	365
p. Brasilien.....	337	e. Auswanderung über Antwerpen	365
q. Mexico.....	338	f. Auswanderung üb. franz. Häfen	366
r. Central-Amerika.....	338	V. Ueber gemeinschaftliche Consulate	
s. Haiti.....	338	f. d. Staaten d. deutschen Bundes	369
t. Neu-Granada.....	338	Die österreichischen Consulate....	373
u. Venezuela.....	338	Die preussischen Consulate.....	375
v. Equador.....	338	Die hannoverschen Consulate.....	378
w. Uruguay.....	339	Die mecklenb.-schwerin. Consulate	380
x. Buenos-Ayres.....	339	Die oldenburger Consulate.....	381
y. Chili.....	339	Die Hamburger Consulate.....	382
z. Bolivia.....	339	Die Bremer Consulate.....	386
tz. Peru.....	340	Die Lübecker Consulate.....	388
Proponirtes allgemeines deutsches Schifffahrts- u. Fischerei-Gesetz	340	Tabell. Zusammenstellung sämtlicher Consulate.....	390

A n h a n g.

Verzeichniß der in Rede gekommenen Gemäße, Gewichte und Münzen.

Erster Abschnitt.

Die Seemarine.

I. Bestand der verschiedenen Handelsmarinen.

1) Die deutsche Handelsmarine.

a. Oesterreichs Marine.

Was zunächst die Handelsgesetzgebung Oesterreichs betrifft, so zahlen, laut Verordnung vom 30. October 1845:

1) nationale Schiffe;

- a. bis einschließlich der Trächtigkeit von 50 Tonnen: 2 Kreuzer oder 10 Centesimi für die Tonne;
- b. bis einschließlich der Trächtigkeit von 100 Tonnen: 4 Kreuzer oder 20 Centes. für die Tonne;
- c. von jeder größeren Trächtigkeit: 6 Kreuzer oder 30 Centes. für die Tonne;

2) ausländische Schiffe, von was immer für Trächtigkeit, 1 Gulden oder 3 österreichische Lire für die Tonne.

Die Cabotage ist den österreichischen Schiffen vorbehalten. Für die Nationalität eines österreichischen Schiffes wird gefordert, daß das Schiff ausschließliches Eigenthum österreichischer Unterthanen, und $\frac{2}{3}$ der Besatzung, einschließlich des Capitains, österreichische Unterthanen seien.

Die Zollgesetzgebung hat keinerlei Differenzbestimmungen zur Bevorzugung der nationalen Flagge oder der directen Einfuhr.

Nach bestehenden Staatsverträgen werden in österreichischen Häfen folgende fremde Flaggen gleich der einheimischen behandelt: die preussische, hannoversche, oldenburgische, mecklenburgische, die hanseatischen, die dänische, schwedische, norwegische, niederländische, belgische, englische, toscanische, päpstliche, griechische, russische, die der Vereinigten Staaten und die mexicanische; fast dieselben Begünstigungen genießt dann noch die türkische, und

wären daher von den übrigen bedeutenderen, auswärtigen Marinen nur die Schiffe der französischen, spanischen, portugiesischen und sardinischen in ihrer Fahrt auf österreichische Häfen schlechter gestellt, als die österreichischen.

Das Princip der Reciprocität, wie wir es in der österreichischen Gesetzgebung finden, verdient nur Billigung, weil die Erfahrung lehrt, daß nur auf diese Weise der allgemeinen Befreiung des Welthandels von drückenden Schiffahrtsgesetzen in die Hand gearbeitet werden kann.

Zu Ende des Jahres 1846 zählte die österreichische Handelsmarine: 555 Schiffe langer Fahrt von zusammen 154,030 Tonnen, dagegen Ende des Jahres 1847: 577 Schiffe l. F. v. z. 164,936 Tonnen; sie hat sich also im Laufe des Jahres 1847 um 22 Schiffe l. F. mit 10,906 Tonnen Trächtigkeit vermehrt. Unter diesen Schiffen befanden sich:

Dreimaster, Barken und Polacker .	166	Schiffe v. z.	65252	Tonnen
Briggen und Brigantinen.	372	" " "	94379	"
Schooner-Briggen und Goeletten..	39	" " "	5305	"

Die Verzeichnisse der österreichischen Marine schließen die Fahrzeuge der außerdeutschen, österreichischen Besitzungen mit in sich, und ist es augenblicklich noch nicht möglich zu bestimmen, wie viele derselben künftig die deutsche Flagge führen werden. Ende 1846 besaß das ungarische Küstenland: 95 Schiffe langer Fahrt von zusammen 27,567 Tonnen, große Küstenfahrer 69 Schiffe v. z. 4349 Tonnen und kleine Küstenfahrer 266 Schiffe v. z. 638½ Tonnen.

Wie viel National-Italiener bislang die österreichische Flagge führten, können wir leider nicht angeben. Uebrigens waren bei dem Aufstande der italienischen Besitzungen gegen Oesterreich, dem sich auch Venedig angeschlossen, im Mai 1848 von der österreichischen Kriegsmarine noch 3 Fregatten, 2 Corvetten, 5 Briggen, 1 Kriegsdampfer, 2 Goeletten, 8 Kanonenboote und 19 Panichen in kaiserlich-österreichischen Händen, und würden diese Fahrzeuge, falls die österreichische Nation die nöthigen Sympathien für Deutschland besitzt und die Abgeschlossenheit des Kaiserstaates vom übrigen Deutschland nicht fernern will, einen hübschen Stamm für die deutsche Kriegsmarine bilden.

Außer seinen Segelfahrzeugen besitzt dann Oesterreich noch 24, dem trefflichen Verkehrsinstitute des österreichischen Lloyd zu Triest gehörende Seedampfsboote v. z. 9782 Tonnen und mit 9190 Pferdekraft.

Oesterreichische Schiffe zeigten sich in den letzten beiden Jahren an folgenden Hauptverkehrsplätzen, in Vergleichung gestellt mit der Gesamtzahl dort eingelaufener Schiffe, in nachfolgender Anzahl:

	1846.		1847.	
	Oesterreich.	Summa aller Schiffe.	Oesterreich.	Summa aller Schiffe.
Zu Bergen.....	1	973	—	—
" Hamburg.....	3	3779	1	4178
" Bremen.....	2	1733	—	—
" Antwerpen.....	52	2214	23	1922
" Alicante.....	1	766	—	—
" Cartagena.....	4	1410	—	—
" Torrevecchia.....	1	556	—	—
" Barcelona.....	2	3390	—	—
" Malaga.....	keine	3319	2	3958
" Livorno.....	95	1380	—	—
" Genua.....	55	2081	—	—
" Ancona.....	1048	4920	—	—
" Triest.....	7086	8611	—	—
" Fiume.....	4957	5320	5169	5614
" Venedig.....	271	594	251	635
" Alexandria (Aegypten)	115	1086	154	1510
" Bosporus Passage....	982	7117	—	—
" Sulina-Mündungen...	103	1912	—	—
" Odessa.....	225	988	235	1642
" Rio de Janeiro.....	28	668	—	—

Ihre Hauptthätigkeit entwickelt die österreichische Marine natürlich auf dem mittelländischen Meere, und dessen Nebenarmen, und hat hier vorzüglich mit den italienischen, der griechischen und türkischen zu concurriren. Die spanische und die französische Marine sind bekanntlich nur mittelmäßig und so durch Schutzzölle und Differenzbestimmungen umschantzt, daß es der österreichischen schwer werden muß, auf Häfen dieser Länder zu fahren, wenn auch die Prohibitivgesetze ihrer Zollsysteme es zuließen, daß deutsche und schweizer Producte ihnen von österreichischen Häfen zugeführt werden könnten. So lange nicht bedeutende Veränderungen in den Zolltarifen Frankreichs und Spaniens eingetreten sind, wird weder unser deutscher Waaren- noch Schiffsverkehr nach jenen Ländern Aufschwung nehmen können. Die englische Marine, welche die großen Massen von englischen Manufactur- und Fabrikartikeln von Großbritannien nach der Türkei, Aegypten, Kleinasien u. s. w. schleppt, und somit in bedeutender Wichtigkeit sich an den Küsten des Mittelmeeres entfaltet, hat die Desterreicher aus dieser Fahrt nicht verdrängt und concurriren nur die Artikel, welche ihre Schiffe den mittelländischen Märkten zubringen mit den schweizer und deutschen Artikeln, welche der österreichischen Marine den Hauptfrachtverdienst verschaffen. Am gefährlichsten kann dem österreichischen Rheder noch immer die Concurrenz mit den Griechen

werden, welche in ihrer geographischen Lage und Volksthümlichkeit eine bedeutende Entwicklungsfähigkeit zur Frachtschifferei besitzen. Die End- und Stationsplätze für die Dampfschiffe des Triester Lloyd an der italienischen Küste, auf den griechischen und türkischen Inseln, in Aegypten und Kleinasien sind sowohl für die Schifffahrt wie für den Handel Oesterreichs von der größten Bedeutung, so wie durch den neuen Weg der ostindischen Ueberlandpost von Bombay via Alexandria, Triest, Deutschland nach London, der Weltverkehr in eine Bahn gelenkt ist, welcher für Deutschlands, namentlich Triests Handel, und somit auch für dessen Schifffahrt von den großartigsten Folgen sein wird.

Von den transatlantischen Plätzen sind es vorzüglich die Caffee- und Zuckerplätze Brasiliens, wie die Baumwollen- und Tabackplätze Nordamerika's, an welchen ziemlich viel die österreichische Flagge erscheint. Aufhebung der österreichischen Taback-Regie und Herabsetzung des Zolls auf Colonialwaaren werden natürlich auch der Handelsflotte bedeutend mehr Gelegenheit zur Thätigkeit und zum Verdienste geben.

Was die Fahrt nach den nördlichen Meeren betrifft, so wird, nachdem sich Deutschland zu einem Ganzen vereinigt hat, sowohl der österreichische Rheder die Küsten der Nord- und Ostsee, welche ihm dann heimathliche geworden sind, lieber wie jetzt besuchen, wie auch der österreichische Waarenhändler des Binnenlandes, nachdem die böhmische Grenzsperrre gefallen, seine Waaren über die norddeutschen Hafenplätze mit Bequemlichkeit wird beziehen können.

b. Preußens Marine.

Die Schifffahrtsgesetzgebung Preußens stützt sich auf die Cabinetsordre vom 20. Juni 1822, wonach die Schiffe derjenigen Nationen, welche preussische Schiffe ungünstiger als die eigenen behandeln, eine Erhöhung des Lastgeldes beim Eingange in preussische Häfen von 2 Rthlr. pr. Last und beim Ausgange von 1 Rthlr. pr. Last zu erlegen haben; in Folge welcher Verordnung dann später auch noch durch einzelne fernere Verordnungen an den einzelnen Hafenplätzen Preußens bestimmt ist, daß die Schiffe solcher fremden Nationen, außer jenem erhöhten Flaggenelde, noch sämtliche andern Hafenabgaben doppelt zu entrichten haben. Wir begegnen hier demselben Principe wie bei der österreichischen Gesetzgebung; die Cabotage ist auch hier den nationalen Schiffen vorbehalten. Für die Nationalität eines preussischen Schiffes wird gefordert, daß es ausschließliches Eigenthum preussischer Unterthanen sei.

Nach bestehenden Staatsverträgen werden folgende ausländische Flaggen in preussischen Häfen gleich der einheimischen behandelt: die österreichische, hannoversche, oldenburgische, mecklenburgische, die hanseatischen, die dänische, schwedische, norwegische, niederländische, belgische, englische, portugiesische, sardinische, päpstliche, griechische, russische, die der Vereinigten Staaten und die mexicanische. Unbegünstigt sind dagegen die französische, spanische, toscanische u. a. m.

Der Waarenzolltarif des deutschen Zollvereins, den auch bekanntlich Preußen hat, enthält keinerlei Bevorzugung von Flaggen oder Waaren durch Differenzialzollbestimmungen.

Die preussische Handelsmarine umfaßte am 1. Januar 1848: 806 Seeschiffe von zusammen 119,809 Tonnen, welche auf preussische Häfen fuhren, davon besaßen:

Memel.....	93 Schiffe v. z. 18943 Last.	Altwarb ...	4 Schiffe v. z.	376 Last.
Königsberg..	36 " " " 5546 "	Neuwarb ...	1 " " "	118 "
Villau.....	6 " " " 771 "	Vogelsang ..	2 " " "	341 "
Braunsberg.	4 " " " 542 "	Swinemünde	15 " " "	1692 "
Elbing.....	9 " " " 1672 "	Uckermünde.	30 " " "	4558 "
Danzig.....	101 " " " 21446 "	Neclam	14 " " "	1594 "
Stolpe.....	17 " " " 2226 "	Wolgast	37 " " "	4795 "
Rügenwalde.	17 " " " 1971 "	Demmin....	8 " " "	1122 "
Colberg.....	19 " " " 3397 "	Greifswald..	53 " " "	5542 "
Gammeln....	1 " " " 90 "	Stralsund ..	91 " " "	10296 "
Wollin.....	1 " " " 156 "	Barth.....	67 " " "	7517 "
Stettin.....	176 " " " 24152 "	Cöln a. R..	3 " " "	651 "

Potsdam.... 1 Schiff von zusammen 313 Lasten.

Außerdem fahren noch einige große Schiffe, wie der „Danzig“, 460 Last, für Rechnung der königl. preussischen Seehandlung, zwischen Brasilien und Hamburg, „Preussischer Adler“, gleichfalls für jene Handlung, zwischen China und Hamburg, nebst einigen anderen unter preussischer Flagge auf außerpreussische Häfen. Die Zahl der preussischen Seedampfschiffe betrug am 1. Januar 1848 29 von zusammen 1584 Lasten.

In Hinsicht der Bauart besaßen einige der wichtigsten Rhebereien der preussischen Seeküste am 1. Januar 1848 folgende Schiffe:

a. Memel.

Pinke.....	1	Schooner.....	11
Barcken.....	34	Sloopen.....	2
Briggen.....	44	Jacht.....	1
zusammen 93 Fahrzeuge von zusammen 18923 Lasten.			

b. Königsberg.

Pinken	3	Briggen	16
Barcken	7	Schooner	7
Galeassen	3		

zusammen 36 Fahrzeuge von zusammen 5546 Lasten, und 2 Dampfboote von je 41 und 143 Lasten.

c. Elbing.

Barcken..... 5 | Briggen..... 2 | Schooner..... 2
zusammen 9 Fahrzeuge von zusammen 1672 Commerz-Lasten; außerdem 1 Dampfboot von 35, 1 von 24, 1 von 14 und 1 von 20 Lasten.

d. Braunsberg.

1 Barke und 3 Briggen, zusammen 4 Fahrzeuge
von zusammen 542 Lasten.

e. Pillau.

Pinke.....	1	Jachten.....	2
Barke	1	Sloop.....	1
Galeasse.....	1		

zusammen 6 Fahrzeuge von zusammen 771 Lasten.

f. Danzig.

Pinken	10	Schooner	12
Barcken	40	Galeassen.....	8
Briggen	19	Gallioten.....	8
Sloopen.....	4		

zusammen 101 Fahrzeuge von zusammen 21446 Lasten; außerdem 1 Dampfschiff von 37, 1 von 27 und 1 von 50 Lasten.

Von den übrigen preussischen Rhedereien sind uns leider keine derartigen Verzeichnisse zu Gesicht gekommen, wie es denn überhaupt sehr zu wünschen wäre, daß Schiffslisten, aus denen auf die Bauart und somit auf die paßlichste Verwendung der einzelnen Schiffe geschlossen werden könnte, gleichmäßig angefertigt und veröffentlicht würden, denn nur erst dadurch, daß man die Gattung der Schiffe nach den Benennungen, wie sie unter Seeleuten üblich sind, erfährt, kann man sich ein richtiges Bild einer Flotte machen. Eintheilungen der Schiffe nach kurzer und langer Fahrt, in Chronometer führende und nicht führende sind zu gelehrt und zu vage, als daß sie einem deutschen Statistiker viel nützen könnten.

Preussische Schiffe zeigten sich in den letzten beiden Jahren, in Vergleichung gestellt mit der Gesamtzahl aller dort angekommenen Schiffe, an einigen Hauptverkehrsplätzen in folgender Anzahl:

	1846.		1847.	
	Preußen.	Summa aller Schiffe.	Preußen.	Summa aller Schiffe.
Zu Cronstadt vor St. Petersburg..	83	1598	203	3047
" Riga..	33	1596	179	2548
" Libau..	—	—	9	180
" Odessa..	14	988	26	1642
" Bergen..	12	973	—	—
" Stockholm..	2	460	—	—
" Memel..	453	734	516	885
" Pillau..	247	808	416	951
" Danzig..	509	1253	591	1516
" Swinemünde..	838	1777	991	2346
" Greifswald..	148	206	161	208
" Stralsund..	151	261	117	216
" Warnemünde..	42	757	—	—
" Lübeck..	14	803	19	903
" Kiel..	5	3054	6	3675
" Schleswig-Holstein. Canal..	37	4019	31	4172
" Sund-Passage..	3563	18734	3202	21538
" Hamburg..	37	3779	35	4178
" Bremen..	2	1733	—	—
" Brake..	3	552	16	467
" Antwerpen..	141	2214	145	1922
" Ostende..	3	729	—	—
" Oporto..	—	—	3	580
" St. Ubes..	—	—	7	461
" Torrevecchia..	11	556	—	—
" Barcelona..	17	3390	—	—
" Tarragona..	1	3849	—	—
" Malaga..	18	3319	20	3958
" Livorno..	1	1380	—	—
" Genua..	3	2081	—	—
" Triest..	4	8611	—	—
" Fiume..	1	5320	—	—
" Venedig..	1	594	3	635
" Alexandria in Aegypten..	keine	—	7	1510
" Bosphorus-Passage..	32	7117	—	—
" Sulina-Mündungen..	2	1912	—	—
" Rio de Janeiro..	4	668	—	—

Die größte Thätigkeit entwickelt die preussische Marine auf der Ostsee, an der ihre Schiffe entstehen. Bedeutend ist die Frachtschiffahrt preussischer Schiffe zwischen den Häfen Englands und Preussens. Bedeutende Concurrenten dieser Marine sind die Marinen der Schweden, der Finnländer, Deutsch-Russen, Dänen, Schleswig-Holsteiner und Mecklenburger, so wie eine große Masse Engländer in der englischen Kohlenfahrt nach der Ostsee beschäftigt sind.

Die preussischen Schiffe sind meistens räumlich und von eleganter Bauart, nur läßt manchmal die Solidität der Construction etwas zu wünschen übrig. Ein Hemmniß für den größeren Aufschwung der ganzen Schifffahrt und Rhederei Preussens war bekanntlich bis jetzt der Sundzoll, dessen Wegfall auch den Kaufmann der Ostsee zu größerer Thätigkeit und Ausbreitung seiner Geschäftsverbindungen antreiben wird. Daß die größten Schiffe der königl. preussischen Seehandlung bislang gezwungen wurden, von den transatlantischen Plätzen auf Hamburg zu fahren, um sich bei der transatlantischen Fahrt betheiligen zu können, spricht natürlich dafür, daß das transatlantische Geschäft an den preussischen Ostseep lägen weder großen Umfang noch Solidität erlangt hat. Uebrigens möchten wir hier bemerken, daß nach unserer Meinung für ein deutsches, transatlantisches Geschäft die Ostseehäfen nicht gelegen sind, und dieses immer die Nordseep läge vorziehen wird, da diese sowohl nach der See als nach der Landseite zu sich besser als jene für den Vertrieb transatlantischer Producte eignen. Sowohl die Kostbarkeit der Artikel selbst als die Massenhaftigkeit, mit der sie auf den Weltmärkten erscheinen, erfordert eine bedeutende Concentration von Capital für die erste Hand und eine bedeutende Menge Kauflustiger für den Umgang in die zweite Hand, Beides unerläßliche Bedingungen für den transatlantischen Verkehr. Berücksichtigt man dieses, wird man deutscherseits nimmer versuchen, den transatlantischen Handel aus seinen Bahnen, die nach Hamburg und Bremen laufen, zu zwingen, um ihn Plätzen zuzuwenden, an denen er nimmermehr erblühen wird. Deutschlands Ausfuhr würde eben so sehr wie seine Einfuhr, deren Wechselwirkung auf einander nie verkannt werden darf, dadurch verkümmert. Wird auch die Annahme einer einzigen Flagge für alle deutschen Seemarinern die einzelnen Schiffe derselben nicht aus ihren gewohnten Fahrten bringen, was auch gar nicht zu wünschen ist, so muß doch ein gemeinsames, kräftigeres und handels- und schifffahrtsverständigeres Auftreten der Deutschen in der äußeren Politik, ihren Schiffen eine vortheilhaftere Stellung als bisher, so wie ihren kaufmännischen Etablissements mehr Schutz und Sicherheit in den Geschäften an auswärtigen Plätzen geben. Die französische, portugiesische und spanische Fahrt namentlich müssen in Zukunft mehr Schiffe von preussischen Rhedereien beschäftigen. Die Trefflichkeit der preussischen Seeleute wird sich auch auf deutschen Kriegsschiffen bewähren, auf denen sie für die Ehre ihres Vaterlandes und ihrer Flagge kämpfen werden.

e. Hannovers Marine.

Eine königliche Verordnung vom 30. Juni 1824 bestimmt, daß Schiffe solcher Länder, in denen die billige Behandlung aller Schiffe in hannoverschen Häfen nicht an hannoverschen Fahrzeugen erwidert wird, eine extraordinaire Schiffsabgabe in den einzelnen Fällen des Erscheins an hannoverschen Plätzen von beziehungsweise 16, 8, 6 und 2 Ggr. zu bezahlen haben.

Durch den Waarenzolltarif werden keinerlei Bevorzugungen festgesetzt. Die Küstenschiffahrt ist den einheimischen Schiffen nicht vorbehalten, indeß wird gegen fremde Nationen Reciprocität geübt. Folgende fremde Flaggen werden Staatsverträgen zufolge gleich der einheimischen behandelt: die österreichische, preussische, oldenburgische, mecklenburgische, die hanseatischen, die dänische, schwedische, norwegische, holländische, belgische, englische, sardinische, griechische, russische, die der Verein. Staaten und die mericanische; beim Stader Zoll sind begünstigt: alle deutschen, die norwegische, schwedische, belgische, englische, sardinische, griechische, russische, die der Vereinigten Staaten und die mericanische Flagge.

Für die Nationalität eines hannoverschen Schiffes ist erforderlich, daß dasselbe ausschließliches Eigenthum hannoverscher Unterthanen und der Capitain ein Hannoveraner sei.

Der gänzliche Mangel an Schiffsverzeichnissen, welche nach gleichen Principien angefertigt, zwingt uns, statt mit einer allgemeinen Uebersicht der hannoverschen Marine zu beginnen, gleich zur Betrachtung der einzelnen Rhedereibistricte dieses Landes überzugehen, damit wir uns fern von dem Vorwurf, der so viele deutsche Compilatoren trifft, halten, als suchten wir nur Zahlen, um die unfruchtbare Zahlenjagd einiger Leser zu befriedigen, während es doch nur unsere Absicht ist, ein richtiges Bild von unserem Seetreiben und von unseren Rhedereien dem Leser vorzuführen.

Die hannoverschen Rhedereien der Elbe umfaßten im Jahre 1847 folgende Seefahrzeuge:

Schooner.....	7	Ewer.....	195
Russen	10	Rahn.....	1
Galeassen.....	6	Zollen.....	22
Galeas-Ewer.....	1	Tjalk.....	1
Sloop.....	1		

im Ganzen also 244 Fahrzeuge mit 3236½ Lasten.

Die Rhedereien der hannoverschen Weserbistricte besaßen zur selben Zeit an sechaltenden Fahrzeugen, außer den Rähnen (zwei- und einmastige

Fahrzeuge von bis 40 Lasten Trächtigkeit, die zwischen Hamburg und der Weser zu fahren), folgende Schiffe:

Fregatten.....	2	Schooner-Gallioten ..	4
Barken.....	2	Gallioten.....	5
Briggen.....	4	Küß.....	1
Schooner.....	3	Ewer.....	1

im Ganzen also 22 Fahrzeuge von zusammen 2333 Lasten.

Für das Jahr 1848 hat sich diese Weser-Rhederei um 1 Schiff und 74 Lasten vermehrt.

Die Rhedereien der hannoverschen Provinz Ostfriesland und Papenburg besaßen im Jahre 1847 550 Seeschiffe, darunter:

234 Schiffe bis zu 20 Commerz-Lasten.	7 Schiffe v. 60 bis 70 Commerz-Lasten.
161 " v. 20 bis 30 " "	9 " " 70 " 80 " "
73 " " 30 " 40 " "	3 " " 80 " 90 " "
43 " " 40 " 50 " "	3 " " 90 " 100 " "
15 " " 50 " 60 " "	1 " " 103½ " "

1 Schiff von 175 Commerz-Lasten.

Dason besaßen: Emden 103, Leer 32, Papenburg 147 und Rhanderfehn 48 Fahrzeuge.

Hannoversche Seefahrzeuge zeigten sich in den letzten beiden Jahren an einigen Hauptverkehrsplätzen in folgender Anzahl:

	1846.		1847.	
	Hannover.	Summa	Hannover.	Summa
		aller Schiffe.		aller Schiffe.
Zu Cronstadt vor St. Petersburg.	100	1598	179	3047
„ Riga.....	153	1596	263	2548
„ Libau.....	—	—	5	180
„ Odeffa.....	15	988	13	1642
„ Bergen.....	55	973	—	—
„ Stockholm.....	16	460	—	—
„ Memel.....	28	734	41	885
„ Pillau.....	113	803	82	951
„ Danzig.....	109	1253	117	1516
„ Swinemünde vor Stettin.....	80	1777	104	2346
„ Greifswald.....	18	206	18	208
„ Stralsund.....	35	261	29	216
„ Warnemünde vor Rostock.....	49	757	—	—
„ Lübeck.....	18	803	29	903
„ Kiel.....	6	3054	14	3675
„ Schleswig-Holstein. Canal.....	674	4019	840	4172
„ Sund.....	991	18734	1172	21538
„ Hamburg.....	1090	3774	1144	4178
„ Bremen.....	670	1733	—	—
„ Brake.....	113	552	142	467
„ Antwerpen.....	297	2214	177	1922
„ Ostende.....	9	729	—	—

	1846.		1847.	
	Hannover.	Summa aller Schiffe.	Hannover.	Summa aller Schiffe.
Zu St. Ubes.....	—	—	14	461
" Torrevuechia.....	2	556	—	—
" Barcelona.....	7	3390	—	—
" Livorno.....	4	1380	—	—
" Genua.....	3	2081	—	—
" Triest.....	3	8611	—	—
" Fiume.....	1	5320	—	—
" Venedig.....	2	594	1	635
" Alexandria in Aegypten.....	keine	—	2	1510
" Bosporus.....	37	7117	—	—
" Sulina-Mündungen.....	3	1912	—	—

Die hannoverschen Schiffe finden eine bedeutende Beschäftigung im Handel der Städte Bremen und Hamburg mit dem deutschen In- und Auslande, hier namentlich England, Holland, Belgien und Norwegen. Ferner vermitteln sie einen großen Theil des Geschäftsverkehrs, den Belgien mit den korn- und holzreichen Gegenden der Ostsee, namentlich mit den Plätzen St. Petersburg und Riga treibt, so wie sie viel zwischen London und Antwerpen fahren.

Durch den Aufschwung, den Handel und Schifffahrt in Deutschland nehmen werden, wenn es ein einiges, untrennbar Ganzes geworden, muß auch die Schifffahrt des hannoverschen Landes so wie sein Rhedereibetrieb bedeutend gehoben werden, denn die hannoverschen Küsten sind es ja eben, an denen sich die ganze Pracht einer deutschen Flagge entfalten muß und hier werden die Hauptstationen einer deutschen Kriegsflotte vielleicht zu suchen sein. Bremen und Hamburg sind für die Weser- und Elbdistricte, durch ihr Handelsleben die Gründer der hannoverschen Rhedereien geworden und mit der wachsenden Bedeutung dieser Städte, denen die Zollbarrieren nach dem Innern Deutschlands gewiß mehr geöffnet werden, müssen auch Hannovers Rhedereien wachsen; das schifffahrtskundige und handelspekulative Ostfriesenland erwartet auch schon lange mit Ungeduld die Zeit, wo seine Seehäfen durch Eisenschienen mit dem Innern verbunden sein werden und der Dampf die Waaren befördert, welche ein elender Fluß nicht tragen und Landfuhrwerk nicht durch den Wüstenland, der sich zwischen den ostfriesischen Seehändlern und westphälischen Fabrikanten gelagert hat, schleppen kann und mit einem Hurrah wird auch der hannoversche Seemann den ersten Donner auf deutschen Kriegsschiffen begrüßen, während er jetzt voll Widerwillen als Landsoldat die Muskete zur Garnisonwache trägt.

d. Schleswig-Holsteins Marine.

Diese beiden deutschen Herzogthümer, welche unter der Krone des Königs von Dänemark stehen, wurden bekanntlich bislang durch ihre Staatsgewalt gezwungen, mit den übrigen Besitzungen des Königs von Dänemark einen Länderverein zu bilden und wurden folchergestalt dann auch von allen Gesetzen und Verträgen, welche von der Regierung in Kopenhagen ausgingen, gleichmäßig wie alle übrigen Theile der sogenannten Gesamtmonarchie getroffen. So unworthhaft diese deutschen Länder dadurch in mancher Beziehung, namentlich rücksichtlich der Staatsfinanzen gestellt waren, so erwuchsen ihnen doch viele Vortheile daraus, daß sie unter einer handelsverständigen und seefundigen Regierung standen.

Dänemark hat sich uns Deutschen zum Feinde gemacht, indem es uns jene deutschen Länder gewaltsam entreißen möchte; verkennen darf es aber Niemand unter uns, daß eben diese Regierung bislang die einzige des europäischen Continents war, welche den Handel und Seeverkehr mit sicherer Hand zu leiten und systematisch zu begünstigen verstand.

Während Rußland sich absperzte, um im Innern zu erblühen, während die französische Douane das Capital monopolisirte und concentrirte, um Proletariat zu erzeugen, während am Mittelmeere nur eine systemlose Finanzwirthschaft haufte, Schweden und Norwegen sich durch drückende Zolltarife auszeichneten, Holland durch drückende Prohibitiv-Maafregeln dem Abgrunde seines Verfalls immer näher gebracht wurde und Belgien nie wußte, welcher nachbarlichen Politik es sich zuwenden sollte, und endlich in Deutschland der Oesterreicher Intelligenz und Verdienst durch seine Grenzlager fern von sich hielt, der Zollverein, bestochen durch einige Resultate der Schutzzölle, anfang, dem Prohibitivsysteme sich zuzuwenden, der Steuerverein zwischen Anschluß und Nichtanschluß an den Zollverein ewig schwankte, Mecklenburg noch ganz die mittelalterlichen Wegezölle bei sich beherbergte und die Handelspolitik der Hansestädte durch den Drang der Umstände selbst gemacht wurde und übrigens von einer Leitung derselben durch die Staatsmänner der Republiken nicht viel geredet werden konnte, — da war es die dänische Regierung, welche einen Mangel nach dem anderen aus ihrer Handelsgesetzgebung entfernte, einen Zolltariff nach dem anderen ermäßigte und dem freien Verkehr von Jahr zu Jahr ein größeres Gebiet in ihren Ländern einräumte; da war es Dänemark, welches alle Vortheile von Freihafenprivilegien für sein Reich auszubenten verstand und viele Verträge mit fremden Mächten schloß, durch welche eine bisher ungünstige Behandlung der dänischen Flagge aufgehoben wurde. Die Lage an der See machte diese Regie-

nung bekannt mit den Vortheilen des Seehandels und zeigte ihr täglich, wie er gepflegt werden müßte, um zu erblühen. Im Widerspruche hiermit stehen freilich die Passagezölle, welche im Sund, in den Belten und dem schleswig-holsteinischen Canal gehoben werden, aber die Einnahmen derselben sind einem durch Landesschulden, Land- und Seefriegsmacht überschwerten Finanzetat nothwendig und auch vom Staatsfinanz-Gesichtspunkte aus zu betrachten. Dänemark verstand gleichzeitig, die Freiheit für den Handel und den Schutz für die Schifffahrt so zu gebrauchen, daß den Herzogthümern Schleswig und Holstein, deren Schiffe überdies unter dem Schutze einer dänischen Kriegsflotte fuhren, viel Gutes daraus erwuchs, was namentlich die Städte Altona, Flensburg und Kiel wohl erkennen werden. Es bestanden somit bis jetzt für die Herzogthümer Schleswig und Holstein nachfolgende königl. dänische Geseze und Verordnungen.

Nach der Zollverordnung von 1838 wird unterschieden zwischen begünstigten und unbegünstigten Nationen, und bestimmt, daß von den in dänischen Häfen ankommenden Schiffen der letzteren ein um 50 pCt. erhöhtes Lastengeld und von den importirten Waaren dieser Schiffe außer dem tarifmäßigen Zoll noch die Hälfte desselben als Extrazoll gegeben werden soll. Ferner werden nach einem Patente vom 22. März 1844 Differenzialzölle festgesetzt, wonach für transatlantische, afrikanische und ostindische Producte eine Remission des Einfuhrzolls und der betreffenden Sporteln von 25 pCt. zugestanden werden, falls dieselben nachweislich in directer Fahrt von den transatlantischen Einladeplätzen gekommen und zwar in einheimischen oder diesen gleichgestellten fremden Schiffen, welche außerdem früher mit einer solchen Quantität Waaren, die wenigstens die Hälfte der Lastenrichtigkeit des Schiffes erreichte, nach einem jener überseeischen Häfen, in einem Hafen der Monarchie ausgeladet hatten.

Nach Staatsverträgen sollen folgende Nationen zu den begünstigten gezählt werden: Russen, Engländer, Niederländer, Portugiesen, mehrere Italiener, Spanier, Deutsche, Franzosen, Nordamerikaner, Türken, Norweger, Schweden, Griechen, Mexicaner und Brasilianer.

Beim Sundzoll sind privilegirt: die Deutschen, Engländer, Franzosen, Russen, Norweger, Schweden, Belgier, Spanier, Neapolitaner, Nordamerikaner, Mexicaner, Venezuelen und Brasilianer.

Für die Nationalität eines dänischen Schiffes ist erforderlich, daß dasselbe ausschließliches Eigenthum dänischer Unterthanen sei und der Capitain desselben an einem dänischen Orte das Bürgerrecht erworben habe.

Während die ganze Handelsmarine, welche unter dänischer Flagge fuhr, zu Anfang des Jahres 1846 an Seeschiffen: 4393 Fahrzeuge von zusammen 77,910 $\frac{1}{4}$ Commerz=Lasten nebst 20 Dampfschiffen von zusammen 776 $\frac{1}{2}$ Commerz=Lasten groß war, besaßen die deutschen Herzogthümer davon 2670 Fahrzeuge von zusammen 39,860 $\frac{3}{4}$ Commerz=Lasten nebst 9 Dampfbooten von zusammen 435 $\frac{1}{2}$ Commerz=Lasten.

Diese Fahrzeuge vertheilen sich auf folgende Rhedereidistricte:

A. Im Herzogthum Schleswig

auf Flensburg,	138 Segelschiffe v. j.	5795 $\frac{3}{4}$ Commerz=Lasten
u. 1 Dampfschiff „	54 $\frac{1}{2}$ „	„
„ Apenrade.	82 Segelschiffe „	4154 „
u. 1 Dampfschiff „	34 $\frac{1}{2}$ „	„
„ Marstall	180 Segelschiffe „	2152 „
„ Sonderburg.	89 „ „	1898 $\frac{1}{4}$ „
„ Rendsburger Zollsdistrict.	127 „ „	1606 $\frac{1}{2}$ „
u. 2 Dampfschiffe „	37 $\frac{1}{2}$ „	„
„ Cappelner „ „	162 Segelschiffe „	1230 $\frac{1}{4}$ „
u. 1 Dampfschiff „	10 „	„
„ Arosfiöbinger „	78 Segelschiffe „	841 $\frac{1}{4}$ „
„ Fehmarscher „	61 „ „	744 $\frac{1}{2}$ „
„ Husumer „	54 „ „	568 $\frac{1}{4}$ „
„ Friedrichstädter „	32 „ „	818 „
„ Föhrer „	67 „ „	425 „
„ Edernförder „	16 „ „	431 „
„ Haderslebener „	42 „ „	396 „
„ Tondernscher „	43 „ „	332 $\frac{1}{2}$ „
„ Tönninger „	23 „ „	290 $\frac{1}{4}$ „
„ Flensburger „ a. d. Stadt	44 „ „	280 $\frac{3}{4}$ „
„ Norburger „	9 „ „	50 „
„ Gottorper „	4 „ „	23 $\frac{1}{2}$ „
„ Brakstädter „	7 „ „	21 $\frac{1}{4}$ „
„ Holtenauer „	2 „ „	6 $\frac{1}{4}$ „
zusammen 1194 Segelschiffe von zusammen 21768 $\frac{3}{4}$ Commerz=Lasten und		
5 Dampfschiffe von 136 $\frac{1}{2}$ Commerz=Lasten.		

Davon verunglückten im Laufe des Jahres 1846 18 Schiffe von zusammen 807 Commerz=Lasten.

Von Flensburg ab pflegen 8 Fahrzeuge auf den Grönlands= und eins auf den Südsee=Walfischfang auszugehen.

B. Im Herzogthum Holstein

auf Blankenese.	247 Segelschiffe v. j.	6437 $\frac{3}{4}$ Commerz=Lasten
„ Altona.	233 „ „	3596 $\frac{3}{4}$ „
„ Kieler Zollsdistrict.	57 „ „	1336 $\frac{3}{4}$ „
u. 3 Dampfschiffe „	282 $\frac{1}{2}$ „	„
„ Glückstädter „	141 Segelschiffe „	1182 $\frac{1}{2}$ „
u. 1 Dampfschiff „	16 $\frac{1}{2}$ „	„

auf Elmsborner Zollsdistrict.....	94	Segelschiffe v. z.	1093½	Commerz-Lasten
„ Ottenfer außer Blankenese....	86	„ „ „	1061	„
„ Isehoer Zollsdistrict.....	216	„ „ „	897	„
„ Neustädter „	38	„ „ „	494	„
„ Haiber „	42	„ „ „	436½	„
„ Ueterser „	58	„ „ „	405½	„
„ Heiligenhafener „	37	„ „ „	372¾	„
„ Weselsflether „	61	„ „ „	326¾	„
„ Brunsbütteler „	31	„ „ „	195	„
„ St. Margarethener „	16	„ „ „	107½	„
„ Büsumer „	13	„ „ „	66½	„
„ Püttenburger „	24	„ „ „	41¾	„
„ Kellinghusener „	16	„ „ „	40¾	„

zusammen 1410 Segelschiffe von zusammen 18092 Commerz-Lasten und

4 Dampfsschiffe von 299 Commerz-Lasten.

Davon verunglückten im Laufe des Jahres 1846 22 Schiffe von zusammen 677½ Commerz-Lasten.

Von den Elb-Rhedereien Holsteins senden auf den Wallfischfang: Glückstadt 3, Elmsborn 2 und Eckernförde ebenfalls 2 Fahrzeuge.

Bezüglich der Schiffsgattungen besaßen von diesen Rhedereien im Jahre 1847 Altona:

Fregatten.....	4	Schooner.....	6
Barken.....	5	Galliot.....	1
Briggen.....	17	Galeassen.....	2

Flußdampfschiff..... 1

zusammen 36 Segelschiffe von zusammen 3208 Commerz-Lasten und 1 Dampfsschiff mit 32 Pferde-Kraft.

Die Blankeneseer Rhederei umfaßte nach dem Berichte des Hamburg-Altonaer Telegraphen im Jahre 1847:

Schooner.....	70	Ewer.....	70
Galeassen.....	8	Jachten.....	7
Galeas-Ewer.....	15	Ruß.....	1
Schooner-Galeas... 1		Sloopen.....	2

zusammen 174 Fahrzeuge von zusammen 5468 Commerz-Lasten.

Die übrigen holsteinischen Rhedereien der Unterelbe besaßen in demselben Jahre sodann noch nachfolgende größere Schiffe:

Barken.....	4	Jalk.....	1
Brigg.....	1	Ewer.....	113
Schooner-Brigg.... 1		Galeas-Ewer.....	8
Schooner.....	11	Prähme.....	7
Galeas.....	1	Schniggen.....	2

Jacht..... 1

zusammen 150 Fahrzeuge von zusammen 2666½ Commerz-Lasten.

Von diesen besaß Glückstadt:

Barken.....	2	Tjalk.....	1
Brigg.....	1	Ewer.....	2
Prahm.....	1		

zusammen also 7 Fahrzeuge.

Von den holsteinischen Ostseep lägen besaß in diesem Jahre Kiel:

Barken.....	2	Schooner.....	6
Briggen.....	6	Galeas.....	1

zusammen 15 Fahrzeuge von zusammen 1090 Commerz-Pasten.

Wir haben diese letzten Mittheilungen aus dem schon früher erwähnten Grunde gemacht, um unsere Leser so viel wie möglich mit der Bauart der Schiffe der verschiedenen deutschen Rhedereien bekannt zu machen, eben weil ohne Kenntniß von der Bauart der einzelnen Schiffe über die Brauchbarkeit einer ganzen Flotte gar nicht geurtheilt werden kann. Dann aber möchten wir auch hierdurch gezeigt haben, wie leicht man durch eine bloße Zusammenstellung von Fahrzeugen und deren Gesamtlastenzahl getäuscht werden muß, wenn man die in den einzelnen deutschen Ländern und Städten nach verschiedenen Grundsätzen angefertigten Schiffsverzeichnisse zusammenstellt und zusammenfaßt. Eine jederartige Compilation kann nur die Täuschung, der sich leider noch so viele Deutsche über die grundeigenthümlichen Verhältnisse und Zustände ihres Vaterlandes hingeben, noch vermehren, und hat ein Versuch, den wir in dieser Beziehung früher schon einmal gemacht, uns gelehrt, wie gefährlich es ist, solches einem großen Publicum gegenüber zu thun und wie leicht man falsch verstanden wird.

Betrachten wir den Verkehr dänischer und schleswig-holsteinischer Seeschiffe an verschiedenen Verkehrsplätzen, so können wir jetzt nur den Bewegungen der Gesamtmarine, welche bis zu diesem Jahre die dänische rothe Flagge mit dem weißen Kreuze führte, folgen, weil Deutsche und Dänen dieser Flagge bislang überall im Auslande als zu einer Nation gehörend angesehen und so auch in den Verkehrsverzeichnissen registrirt wurden.

Uebrigens bemerken wir, daß der große Verkehr, den Hamburg und Altona mit so vielen Plätzen Deutschlands, Rußlands, Norwegens, Englands, Belgiens, Hollands, Spaniens, Portugals, Italiens u. s. w. treiben, eine bedeutende Menge schleswigscher und holsteinischer Schiffer beschäftigt, so wie diese Schiffer viel zwischen dänischen Plätzen und dem Auslande fahren, auch selbst den großen und kleinen Seefischfang betreiben. An einigen Hauptverkehrsplätzen erschien nun die dänische Flagge in den letzten beiden Jahren folgendermaßen:

	1846.		1847.	
	Dänen.	Summa aller Schiffe.	Dänen.	Summa aller Schiffe.
Zu Cronstadt.....	100	1598	408	3047
„ Riga.....	68	1596	308	2548
„ Libau.....	—	—	10	180
„ Odessa.....	4	988	8	1642
„ Bergen.....	147	973	—	—
„ Stockholm.....	25	460	—	—
„ Memel.....	16	734	30	885
„ Pillau.....	42	808	58	951
„ Danzig.....	27	1253	76	1516
„ Swinemünde.....	175	1777	235	2346
„ Greifswald.....	12	206	9	208
„ Stralsund.....	13	261	10	216
„ Warnemünde.....	170	757	—	—
„ Lübeck.....	208	803	227	903
„ Kiel.....	2891	3054	3474	3675
„ Schleswig-Holstein. Canal....	2290	4019	2329	4172
„ Sund.....	1360	18734	1879	21538
„ Hamburg.....	425	3779	469	4178
„ Bremen.....	137	1733	—	—
„ Brake.....	38	552	22	467
„ Antwerpen.....	375	2214	174	1922
„ Oporto.....	—	—	3	580
„ St. Ubes.....	—	—	18	461
„ Alicante.....	1	766	—	—
„ Cartagena.....	1	1410	—	—
„ Torrevecchia.....	1	556	—	—
„ Barcelona.....	18	3390	—	—
„ Tarragona.....	4	3849	—	—
„ Malaga.....	53	3319	59	3958
„ Livorno.....	11	1380	—	—
„ Genua.....	9	2081	—	—
„ Ancona.....	1	4910	—	—
„ Triest.....	24	8611	—	—
„ Fiume.....	keine	—	1	5614
„ Venedig.....	8	594	6	635
„ Alexandria in Aegypten.....	keine	—	3	1510
„ Bosporus.....	10	7117	—	—
„ Rio de Janeiro.....	54	668	—	—

So zeigte sich in den verflossenen Jahren die dänische Flagge, unter der auch unsere thätigen deutschen Schiffer Schleswig-Holsteins fahren mußten. Später, wenn die schwarz-roth-goldene Flagge, welche diese Herzogthümer jetzt aufgezogen haben, in eine deutsche allgemeine Nationalflagge auch auf der See aufgegangen ist, wird sich Deutschland an Schleswig-Holsteins Schiffer erinnern müssen, wenn das Erscheinen

vieler deutschen Schiffe, an den Plätzen der Ostsee, Norwegens, Hollands und Belgiens, in London, Liverpool und den englischen und schottischen Steinkohlenplätzen, in Bordeaux, Bayonne, Rouen, Gette und Marseille, in Portugals und Spaniens Häfen, in Livorno und auf Sicilien, in Triest und am Schwarzen Meere, in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, in Mexico, Westindien, in Puerto Cabello und La Guayra, in Bahia, Santos, Rio de Janeiro und Rio grande, in den La Plata-Staaten und an der Westküste Amerika's und Afrika's, berichtet wird. Möge dann auch eine deutsche Kriegsflotte die Schiffe dieser Herzogthümer beschützen, die bislang unter dem Schutze einer dänischen fuhren.

e. Mecklenburgs Marine.

Das Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin, dasjenige der beiden Mecklenburge, welches hier seiner maritimen Lage wegen nur erwähnt werden kann, besitzt bekanntlich kein Grenzzollsystem, und hat kein Centralisations-Princip bisher es vermocht, die alten Communal-Rechte und Ordnungen zu verdrängen. So ist es auch erklärbar, daß die einzigen beiden bedeutenden Seehäfen, Rostock und Wismar, jeder seine eigenen, von denen des andern Platzes abweichenden Schiffahrts- und Hafenverordnungen besitzt, ja vielfach eine eigene Flagge führt.

In Rostock, dem bedeutenderen Handelsplatze, existiren in der Accise-Rolle von 1748 Differenzbestimmungen verschiedener Art. Als begünstigte fremde Schiffe werden gegenwärtig angesehen: die der Oesterreicher, Preußen, Hannoveraner, Lübecker, Dänen, Schweden, Norweger, Belgier, Engländer, Franzosen, Russen, Nordamerikaner und Portugiesen. Für die Nationalität eines mecklenburger Schiffes ist erforderlich, daß dasselbe Eigenthum mecklenburger Unterthanen und der Capitain ein Mecklenburger sei.

Besondere Privilegien genießen außerdem die Rostocker Schiffe noch in Beziehung auf den Sundzoll.

Im Jahre 1847 besaßen die Rhedereien von Rostock und Wismar folgende Schiffe:

1) Rostock besaß 249 Schiffe von zusammen 20640 Lasten, davon führten 76 Schiffe die Rostocker und 173 die mecklenburger Flagge. Der Bauart nach befanden sich darunter:

Barcken	6	Galeassen.	68
Briggen	123	Sucker-Galeassen.	4
Schooner-Briggen ...	25	Sucker	2
Schooner	13	u. s. w.	

darunter 2 Grönlandsfahrer.

2) Wismar besaß 51 Seeschiffe von zusammen 4541 Lasten,
darunter:

Barke.....	1	Schooner.....	7
Briggen.....	34	Galeassen.....	8
Sloop.....	1		

In einigen Hauptverkehrsplätzen erschienen mecklenburger Schiffe in
folgender Anzahl:

	1846.		1847.	
	Mecklbg.	Summa aller Schiffe.	Mecklbg.	Summa aller Schiffe.
Zu Cronstadt.....	41	1598	48	3047
„ Riga.....	192	1596	224	2548
„ Libau.....	—	—	4	180
„ Odessa.....	19	988	8	1642
„ Bergen.....	1	973	—	—
„ Memel.....	50	734	67	885
„ Pillau.....	2	808	25	951
„ Danzig.....	73	1253	93	1516
„ Swinemünde.....	42	1777	59	2346
„ Greifswald.....	1	206	keine	—
„ Stralsund.....	1	261	keine	—
„ Warnemünde.....	340	757	—	—
„ Lübeck.....	33	803	38	903
„ Kiel.....	1	3054	8	3675
„ Schleswig-Holstein. Canal....	3	4019	4	4172
„ Sund.....	1187	18734	1216	21538
„ Hamburg.....	7	3779	15	4178
„ Bremen.....	6	1733	—	—
„ Brake.....	4	552	6	467
„ Antwerpen.....	134	2214	130	1922
„ Ostende.....	4	729	—	—
„ St. Ubez.....	—	—	1	461
„ Barcelona.....	1	3390	—	—
„ Malaga.....	5	3319	keine	—
„ Triest.....	1	8611	—	—
„ Alexandria in Aegypten.....	3	1086	2	1510
„ Bosporus.....	30	7117	—	—

Die mecklenburger Seeschifffahrt und Rhederei wird von denselben
Nebelständen getroffen, welche die übrigen deutschen Rhedereien der Ostsee
zu beklagen haben; auch sie erfreut sich nicht eines genügenden Schutzes
im Auslande, und aus der Anzahl ihrer Schiffe, welche jährlich den
Sund und schleswig-holsteinischen Canal passieren, sieht man schon, wie
drückend die Abgaben dort, wie auch in den Belten für die Mecklenburger
sein müssen.

Die Einheit eines deutschen Zollsystems und eine gemeinschaftliche Schifffahrts- und Handelsgesetzgebung für ganz Deutschland, welche so sehnlichst von allen verständigen Deutschen erstrebt werden, müssen auch höchst vortheilhaft auf die mecklenburger Seeplätze und die mecklenburger Seeschifffahrt wirken, vorzüglich weil Rostock und Wismar durch ein Grenzzollsystem ein Handelsgebiet im Innern des Landes erlangen werden, das bislang durch zahllose Zollbarrieren und Acciseeinrichtungen ihnen verschlossen war. Um zu zeigen, wie etwa die mecklenburger Schiffe sich zu beschäftigen pflegen, erlauben wir uns beispielsweise einige auf einander folgende Reisen aus dem Schiffsjournale eines Rostocker Schooners mitzutheilen:

1) Reise von Rostock nach Brest mit 15 Last Weizen und Matten vom 8. bis 29. Juli 1845.

2) Reise von Brest nach Newcastle in Ballast, vom 14. bis 29. August 1845.

3) Reise von Newcastle nach Rostock mit verschiedenen Gütern, vom 13. bis 21. September 1845.

4) Reise von Rostock nach Wismar mit 4 Last Weizen und Ballast, vom 3. bis 4. October 1845.

5) Reise von Wismar nach Newcastle mit einer Ladung Weizen, vom 11. October bis 2. November 1845.

6) Reise von Newcastle nach Rostock mit Stückgut, vom 25. November bis 8. December 1845.

7) Reise von Rostock nach Dänkirchen mit gedörrter Saat, vom 4. bis 31. Januar 1846.

8) Reise von Dänkirchen nach Rostock, den 21. Februar mit Ballast in See, am 26. 1846 an Helsingør. Ende fehlt.

9) Reise von Rostock nach Dänkirchen mit gedörrter Saat, vom 18. April bis 2. Mai 1846.

10) Reise von Dänkirchen nach Rostock am 9. Mai mit Ballast in See, am 23. Mai 1846 am Drako-Feuerschiff. Ende fehlt.

11) Reise von Rostock nach Newcastle mit einer Ladung Weizen, vom 17. bis 28. Juni.

12) Reise von Newcastle nach Malaga mit Steinkohlen, vom 19. Juli bis 15. August 1846.

13) Reise von Malaga nach Hamburg mit Südfrüchten und Wein, vom 11. September bis 10. October 1846.

Wir wünschen, daß dieses Beispiel gezeigt habe, auf welche Weise etwa Briggen, Schooner, Galeassen, Kuffen u. dgl. Fahrzeuge in der europäischen Fahrt verwandt zu werden pflegen, wie der Schiffer, wenn es thunlich, die Heimath wiederzugewinnen sucht, aber doch auch dabei den Frachtverdienst, welchen ihn die Fahrt zwischen zwei fremden Plätzen gewähren kann, im Auge behält.

f. Oldenburg's Marine.

Der wichtigste Hafenplatz des Großherzogthums Oldenburg ist bekanntlich der Freihafen Brake. Für diesen verfügt eine Regierungs-Verordnung vom 26. Januar 1846, daß einheimische und denen gleichgestellte fremde Schiffe 25 pCt. Rabatt bei der Zahlung der Hafengelder genießen sollen. Für andere Häfen des Landes ist vorgeschrieben, daß fremde, unbegünstigte Schiffe an Schiffsabgaben $\frac{1}{3}$ mehr als einheimische und begünstigte zu entrichten haben.

Der Zolltarif des Landes hat keinerlei Differenzbestimmungen.

Die Küstenschiffahrt ist den einheimischen Schiffen nicht ausdrücklich vorbehalten, indessen wird Reciprocität anderen Ländern gegenüber beobachtet. Staatsverträgen zufolge werden nachfolgende Flaggen wie die einheimische behandelt: die österreichische, preussische, hannoversche, dänische, schwedische, norwegische, niederländische, belgische, englische, portugiesische, sardinische, griechische und nordamerikanische.

Für die Nationalität eines oldenburger Schiffes ist erforderlich, daß dasselbe ausschließliches Eigenthum oldenburger Unterthanen sei.

Ueber die Größe der oldenburger Seemarine können wir leider nichts Genügendes mittheilen, da uns nur Nachrichten über die Größe der oldenburger Rhederei der Weserbisdrichte zugegangen sind. Hiernach besaß dieselbe am Ende des Jahres 1847 104 Schiffe von zusammen 7712 Roggen-Lasten, 9 davon pflegt der Grönlands-Fischfang zu beschäftigen.

In der nachfolgenden Uebersicht haben wir die Schiffe, welche in einigen Schiffsregistern als unter kniephäuser Flagge angekommen aufgeführt, denen unter oldenburger Flagge angekommenen zugezählt. Es sind dieses indessen nur sehr wenige, die an einigen Ostseeplätzen unter kniephäuser Flagge erschienen. Wir kommen später auf das Verhältniß der kniephäuser Schiffe zu den oldenburgern zurück.

An einigen Hauptverkehrsplätzen zeigten sich oldenburger Schiffe in folgender Anzahl:

	1846.		1847.	
	Oldenbg.	Summa aller Schiffe.	Oldenbg.	Summa aller Schiffe.
Zu Cronstadt	56	1598	48	3047
" Riga	14	1596	60	2548
" Libau	—	—	1	180
" Bergen	7	973	—	—
" Memel	12	734	14	885
" Pillau	5	808	6	951
" Danzig	25	1253	21	1516
" Swinemünde	15	1777	25	2346
" Greifswald	75	206	keine	—
" Stralsund	1	261	1	216
" Lübeck	2	803	1	903
" Schleswig-Holstein. Canal. ...	99	4019	100	4172
" Sund	179	18734	234	21538
" Hamburg	99	3779	99	4178
" Bremen	911	1733	—	—
" Brake	104	552	109	467
" Antwerpen	19	2214	22	1922
" Ostende	1	729	—	—
" Oporto	—	—	1	580
" Barcelona	1	3390	—	—
" Triest	1	8611	—	—
" Fiume	keine	—	1	5614
" Venedig	1	594	1	635

Da die oldenburger Handelsmarine, was Schiffe und Schiffsvolk betrifft, ganz der hannoverschen gleicht, auch die politischen Verhältnisse dieser beiden, durch ein Grenzsteuersystem verbundenen Staaten fast ganz dieselben sind, so verweisen wir auf das, was wir über die hannoversche Schifffahrt gesagt. Beide leiden durch die dänischen Passagagezölle, durch englische Schifffahrtsgesetze und durch holländische und französische Differenzbestimmungen, welche unserer Ansicht nach nur durch Repressalien und kräftige gesetzliche Bestimmungen deutscherseits gemindert und beseitigt werden können; denn wenn wir auch dem Principe nach im Allgemeinen gegen Differenzzölle zu Gunsten der einheimischen Schiffe sind, so halten wir sie aus politischen Gründen in Hinblick auf die Umgebung unseres Vaterlandes doch für nothwendig, um Kräfte gegen äußere Angreifer systematisch entwickeln zu können.

Schließlich erwähnen wir hier dann noch die kniephäuser Flagge, welche der Leichtigkeit wegen, mit der sie von fremden Schiffen erlangt werden kann, häufig angenommen wird, um einheimische hindernde Schiff-

fahrtsgefege zu paralyfiren. Kniephäuser werden übrigens an oldenburger Plägen als einheimische Schiffer angesehen, während fie nicht die Begünstigungen mitgenießen, welche der oldenburger Flagge durch oldenburger Staatsverträge zu Theil geworden.

g. Hamburgs Marine.

Die Hamburger Gefegegebung kennt keinerlei Differenzbestimmungen und werden die Schiffe aller Nationen wie die einheimischen behandelt.

Durch Staatsverträge hat Hamburg seine Schiffe in folgenden Ländern auf den Fuß der meist begünstigten Nationen gestellt: in Oesterreich, Preußen, Lübeck, Bremen, Dänemark, Schweden, Norwegen, den Niederlanden, Belgien, Großbritannien, Sardinien, Türkei, Griechenland, Rußland, den Vereinigten Staaten, Mexico, Venezuela und Equador.

Für die Nationalität eines Hamburger Schiffes ist erforderlich, daß dasselbe ausschließliches Eigenthum Hamburger Bürger oder Staatsangehöriger und sein Führer Hamburger Bürger sei. Die Ladung eines solchen Hamburger Bürger-Schiffes ist unter gewissen Bedingungen frei vom Stader Passagezoll.

Die Hamburger Handelsmarine bestand am Schlusse des Jahres 1847 aus 243 Seeschiffen v. z. 21,826 C.-Lasten, darunter:

Fregatten.....	25	Schooner-Briggen ...	15
Barfen.....	66	Galeassen.....	12
Barfentine.....	1	Gallioten.....	14
Briggen.....	68	Schooner-Gallioten ..	7
Brigantinen.....	2	Russen	7
Schooner.....	23	Sloopen.....	3

Darunter 9 Packetschiffe für die amerikanische Fahrt, 3 Grönlands- und 2 Südfceefahrer.

Außerdem besitzt Hamburg 9 Seedampfschiffe, darunter 2 von 160, 1 von 120, 3 von 100 und 2 von 60 Pferdekraft.

So sehr wie es dem Handelsverkehre Hamburgs zu wünschen ist, daß Hannover seinen Stader Zoll aufgibt, so läßt sich doch nicht verkennen, daß die Differenzbestimmungen desselben zur Belebung der Hamburger Rhederei beitragen.

An einigen Hauptverkehrsplätzen erschienen Hamburger Schiffe in den letzten Jahren in folgender Anzahl:

	1846.		1847.	
	Hamburg.	Summa aller Schiffe.	Hamburg.	Summa aller Schiffe.
Zu Cronstadt	7	1598	16	3047
„ Riga.....	keine	—	1	2548
„ Odessa.....	keine	—	3	1642
„ Stockholm.....	1	460	—	—
„ Memel.....	2	734	2	885
„ Pillau.....	2	808	2	951
„ Danzig.....	3	1253	4	1516
„ Greifswald.....	3	206	—	—
„ Warnemünde.....	3	757	—	—
„ Lübeck.....	2	803	keine	—
„ Kiel.....	3	3054	1	3675
„ Schleswig-Holstein. Canal....	30	4019	35	4172
„ Sund.....	36	18734	42	21538
„ Hamburg.....	455	3779	547	4178
„ Bremen.....	48	1733	—	—
„ Antwerpen.....	24	2214	26	1922
„ Ostende.....	1	729	—	—
„ Alicante.....	1	766	—	—
„ Genua.....	1	2081	—	—
„ Venedig.....	—	—	3	625
„ Rio de Janeiro.....	23	668	—	—

Um diese Angaben zu vervollständigen, die ersichtlich um so unvollständiger sein müssen, je mehr die Schiffe eines Staates in der Fahrt nach Ländern wie England, Holland, Frankreich und fast allen transatlantischen beschäftigt werden, von welchen keine nach den einzelnen Flaggen geordneten Schiffsfahrtsverzeichnisse publicirt werden, theilen wir hier noch die Anzahl der Schiffe mit, welche im Jahre 1847 von fremden Ländern und Plätzen in Hamburg unter Hamburger Flagge ankamen:

von der Südsee	1	von Norwegen.....	2
„ Grönland.....	3	„ Rußland.....	5
„ Nordamerika.....	19	„ Preußen.....	1
„ Mexico.....	3	„ Dänemark.....	2
„ Westindien und Venezuela....	61	„ Bremen.....	24
„ Brasilien.....	39	„ Oldenburg.....	2
„ Montevideo.....	6	„ Ostfriesland.....	1
„ Westamerika.....	14	„ Holland.....	11
„ Westafrika.....	10	„ Belgien.....	9
„ St. Michael.....	1	„ Großbritannien.....	203
„ Ostindien und China.....	12	„ Frankreich.....	3
„ Archangel.....	12	„ Spanien.....	1
		Triest.....	3

Blicken wir so auf die Fahrten der Hamburger Schiffe, die sich über die ganze Erde verbreiten, müssen wir doch wahrlich gestehen, daß es ein sehr großes Wagniß für eine kleine schwache Republik ist, so ihre gänzlich umgeschüzte Flagge neben den mächtigsten der Erde zu entfalten, und den Engländern, Franzosen, Holländern und anderen Seemächten den Verdienst zu nehmen, den ihre Kanonen Jahrhunderte lang ihren Schiffen zu vindiciren suchten. Nur der allerkurzichtigste Krämergeist konnte darum auch die Vortheile, welche Hamburg aus einer engeren Verbindung mit dem deutschen Binnenlande erwachsen würden, verkennen, nur er konnte von einem deutschen Schiffahrts- und Handelsbunde, von zweckmäßig angelegten Differenzzöllen abrathen, und er hat es zu verantworten, wenn vielleicht vom übrigen Deutschland in Zukunft Maasregeln getroffen werden, welche allzu tief in das Handelsleben Hamburgs eingreifen. Uebrigens wird Hamburgs Handel durch die Einigung der einzelnen deutschen Staaten zu einem großen Ganzen, durch Einheit im Zollsysteme, durch das Fallen vieler Zollbarrieren im Innern Deutschlands und auf seinen Flüssen einen bedeutenden Aufschwung nehmen können, so wie seine überseeischen Handelsverbindungen und Etablissemens durch ein gut geordnetes, allgemeines deutsches Consulatswesen, eine zweckmäßigere, deutsche Handelspolitik und ein durch den Gesamtwillen der Nation gehobenes, kräftigeres Auftreten nach Außen an Solidität und Ausdehnung gewinnen werden; wodurch dann folgerecht auch die Rheberei des Plazes steigen wird, denn wie wir schon Seite 20 beim Rostocker Schooner bemerkten, ist es gerade das Handelsgetriebe eines Ortes, welches Schiffe dafelbst erstehen läßt. Um hier noch einen flüchtigen Blick in die transatlantische Fahrt und die Befrachtungsart der in derselben fahrenden Schiffe zu gewähren, führen wir einige diesen Handelsverkehr charakterisirende Ladungen an; welche im Jahre 1847 in Hamburg eintrafen.

1) Hamburger Fregatte „Brarens“ von 203 C.L., von Newyork gekommen mit: 945 Ballen Baumwolle, 46 Säcke Cacao, 157,500 Stück Cigarren, 239 Kisten und 41 Fässer Droguerien (Ithran, Harz u. dgl.), 212 Kisten Farbehölztract, 589 Säcke Gelbholz, 30 Tons Japanholz, 159 Kisten Farbehölztract, 9 Kisten Gummischuhe, 1 Kiste und 2 Stück Maschinen, 301 Fässer Mehl, 1 Kiste Mineralien, 7000 Stück Holznägel, 50 Fässer Pottasche, 25 Tierces Reis, 220 Säcke Salpeter, 28 Kisten Taback, 616 Fässer Terpentin, 4 Kisten Uhren, 40,320 A Wallfischbarten und 17 Ballen verschiedene Güter. Reise vom 15. März bis 27. April.

2) Holsteinische Fregatte „Marie Christine“ von 141 $\frac{1}{2}$ C.-L., von Bahia mit: 2201 Ballen und 435 Packen Blätter-Tabak, 1 Kiste Cigarren, 1 Kiste Federblumen, 4 Kisten Flach, 1 Faß Honig, 1 Kiste Lappings, 3 Colli Saamen, 1 Faß Syrup. — Reise vom 16. September bis 14. November.

3) Preussische Fregatte „Preussischer Adler“ von 184 C.-L., von Canton mit: 400 Kisten und 72 Packen Cassia, 183 Bunde Japanholz, 4 Säcke Caffee, 190 Säcke Pfeffer, 4709 Säcke Reis, 2833 Bunde Strohrohr, 299 Körbe Zucker, 1 Kiste Naturalien, 90 Colli, 74 Packen und 17 Kisten verschiedene Güter. — Reise vom 21. Mai bis 11. November.

Diese Daten entnehmen wir dem zweiten Jahrgange der „Zeitschrift für deutsche Statistik“, wo wir auf solche Weise den ganzen Schiffsverkehr Hamburgs zu beschreiben versuchten. Schließlich möchten wir hier dann noch an die innige Verbindung Hamburgs mit dem holsteinischen Freihafen Altona erinnern. Der Handels- und Schifffahrtsverkehr beider Städte ist so in einander verschlungen, daß Rheederei- und Handelsinteressen des einen Ortes Hand in Hand gehen mit denen des anderen, so wie beide einen Handelsplatz bilden und auf der Hamburger Börse sich der Geschäftsverkehr beider Städte concentrirt. Dieser gegenseitige Geschäftsverkehr darf daher auf keine Weise gestört oder gehemmt werden, wenn Deutschland ferner die Vortheile eines Hamburger Handelsplatzes genießen will. Auch sehen wir nicht ein, warum ein einiges Deutschland diesen Orten so wie den übrigen freien Plätzen der deutschen Küste die Freiheiten des Seehafensverkehrs rauben wollte; wenn die Leiter der deutschen Handelspolitik die Interessen, die Deutschland beim Seehandel hat, richtig verstehen, werden sie nimmer dafür stimmen, durch Douanemaßregeln jene Seehäfen zu schließen.

h. Bremens Marine.

Die Stadt Bremen hat keine discriminirenden Waarenzölle, indeß sie begünstigt einheimische und denen gleichgestellte, fremde Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben, welche beim Entlöschten ihrer Güter nur $\frac{3}{4}$ Grot für das SchA zu zahlen haben, während fremde, nicht privilegirte Fahrzeuge dann 1 $\frac{1}{2}$ Grote zahlen müssen. In Folge von Staatsverträgen werden als begünstigte Schiffe angesehen: die österreichischen, preussischen, Lübecker, dänischen, norwegischen, schwedischen, niederländischen, belgischen, englischen,

sardinischen, türkischen, griechischen, russischen, nordamerikanischen, mericanischen, haitischen und venezuelischen. Außerdem werden aber noch die Flaggen der übrigen deutschen Staaten, wir meinen ohne Ausnahme, gleich den einheimischen behandelt. Für die Nationalität eines Bremer Schiffes ist erforderlich, daß es ausschließliches Eigenthum Bremer Staatsgenossen ist und von einem Bremer Capitain geführt wird.

Bremens Rhederei besaß am Ende des Jahres 1847 246 Seeschiffe v. z. 45,695 C.=L., darunter:

Fregatten.....	59	Schooner-Gallioten...	7
Barcken.....	58	Schooner.....	17
Briggen.....	70	Russen.....	5
Schooner-Briggen ...	10	Galeas-Ewer.....	2
Gallioten.....	17	Sloop.....	1

Bemerkenswerth ist es für die Bremer Rhederei, daß sie größtentheils aus Schiffen besteht, welche an der Weser gebaut sind, während bei manchen anderen Rhedereien, wenn die Schifffahrtsgesetze solches nicht hindern, der größte Theil der Schiffe aus auswärtig gekauften besteht. So kaufte Hamburg u. A. früher eine bedeutende Menge von Ostseeschiffen an, in der letzten Zeit haben aber auch die Rhedereien der Elbe einen bedeutenden Aufschwung genommen. Die Bremer Marine erhielt im Laufe des Jahres 1847 32 neue Seeschiffe, davon waren auf der Weser erbaut:

Fregatten.....	6	Briggen.....	3
Barcken.....	5	Schooner-Brigg.....	1
Schooner.....	2		
zusammen 17 Fahrzeuge v. z. 4830 L.			

In Elbing neu erbaut:

1 Barke von 320 L.

Am 1. Januar 1848 zum Ablausen auf dem Stapel fertig:

1 Fregatte und 4 Barcken,
zusammen 5 Fahrzeuge v. z. 1395 L.

Angekaufte Schiffe, welche früher unter fremden Flaggen fuhren:

Fregatte.....	1	Schooner-Galliot ...	1
Barcken.....	5	Schooner.....	1
Schooner-Brigg	1	Ruff.....	1
zusammen 10 Fahrzeuge v. z. 2070 L.			

Unter den vorhin erwähnten 246 Seeschiffen befanden sich 17 Packet-schiffe für die nordamerikanische Fahrt, 8 Südsee-Walfischfänger und 2 Grönlandsfahrer. Außerdem besitzt Bremen noch 2 Seedampfboote, welche zwischen Bremen und England fahren.

An einigen Hauptverkehrsplätzen zeigten sich Bremer Schiffe in den letzten beiden Jahren in folgender Anzahl:

	1846.		1847.	
	Bremer.	Summa aller Schiffe.	Bremer.	Summa aller Schiffe.
Zu Cronstadt.....	18	1598	14	3047
„ Riga.....	2	1596	20	2548
„ Dnessa.....	keine	—	38	1642
„ Bergen.....	4	973	—	—
„ Stockholm.....	1	460	—	—
„ Memel.....	2	734	2	885
„ Pillau.....	5	808	1	951
„ Danzig.....	keine	—	1	1516
„ Warnemünde.....	2	757	—	—
„ Schleswig-Holstein. Canal ...	12	4019	14	4172
„ Sund.....	63	18734	71	21538
„ Hamburg.....	79	3779	56	4178
„ Bremen.....	336	1733	—	—
„ Bräse.....	102	552	87	467
„ Antwerpen.....	14	2214	22	1922
„ Genua.....	1	2081	—	—
„ Venedig.....	—	—	3	635
„ Rio de Janeiro.....	15	668	—	—

Um diese Angaben zu vervollständigen, theilen wir hier noch die Fahrten von und nach transatlantischen Plätzen und Ländern mit, welche Bremer Schiffe von und auf Bremen im Jahre 1847 unternahmen:

In Bremen kamen an und gingen ab:

	von			von	
	nach			nach	
Grönland.....	4	4	La Plata.....	1	3
Canada.....	keine	10	Chil.....	2	2
Vereinigte Staaten.....	93	156	Canarische Inseln.....	keine	2
Cuba.....	45	30	Westafrika.....	5	5
St. Thomas.....	keine	13	Capcolonie.....	keine	2
Portorico.....	5	1	Ostafrika.....	keine	1
Haiti.....	13	7	Ostindien und China.....	7	3
Jamaica.....	keine	1	Südastralien.....	keine	4
Mexico.....	6	1	Südsee.....	4	keine
Venezuela.....	8	8	Levante u. schwarzes Meer	47	30
Brasilien.....	6	10	Zusammen..	246	293

i. Lübeck's Marine.

Auch die Stadt Lübeck hat keine discriminirenden Waarenzölle, und nur in den Lastengeldern finden sich Differenzabgaben. So zahlen einheimische und denen gleichgestellte Flaggen 12 β pr. Last Lastengelber, wogegen unbegünstigte Flaggen 1 \mathcal{H} 8 β bezahlen müssen. Begünstigt

sind: sämmtliche deutschen, die dänische, norwegische (nicht die schwedische), die niederländische, belgische, englische, sardinische, türkische, griechische, russische, haytische, mericanische und venezuelische. Für die Nationalität eines Lübecker Schiffes ist erforderlich, daß es ausschließliches Eigenthum Lübecker Bürger oder Staatsangehöriger, der Schiffsführer ein Lübecker Bürger oder Schiffer und das Schiff mit zu Lübeck enrolirten Seeleuten besetzt sei.

Die Lübecker Rhederei besaß im Jahre 1847 68 Seeschiffe v. 3. 4570 C. L. Darunter befanden sich:

Barcken.....	5	Galeassen.....	4
Briggen.....	30	Sloopen.....	7
Schooner.....	22	Außerdem 1 Seedampfsboot.	

An einigen Hauptverkehrsplätzen erschienen in den letzten beiden Jahren Lübecker Schiffe in folgender Anzahl:

	1846.		1847.	
	Lübeck.	Summa aller Schiffe.	Lübeck.	Summa aller Schiffe.
Zu Cronstadt.....	46	1598	67	3047
„ Riga.....	21	1596	30	2518
„ Bergen.....	—	—	4	973
„ Memel.....	2	734	3	885
„ Pillau.....	3	808	5	951
„ Danzig.....	5	1253	8	1516
„ Lübeck.....	87	803	105	903
„ Kiel.....	keine	—	2	3675
„ Sund.....	99	18734	119	21538
„ Hamburg.....	17	3779	4	4178
„ Bremen.....	7	1733	—	—
„ Brake.....	4	553	4	467
„ Antwerpen.....	18	2214	7	1922
„ Venedig.....	—	—	1	635
„ Rio de Janeiro.....	3	668	—	—

Außerdem erschienen nach den Schiffsregistern folgender Plätze, ohne Bezeichnung, ob es Hamburger, Bremer oder Lübecker gewesen, hanseatische Schiffe in folgender Anzahl:

	1846.	1847.		1846.	1847.
Swinemünde.....	20	18	Malaga.....	42	34
Oporto.....	—	1	Triest.....	12	—
Barcelona.....	—	2	Bosporus.....	58	—

Für Lübeck's Schifffahrts- und Rhedereiverhältnisse gilt im Allgemeinen dasselbe, was wir über die Hamburger und Bremer gesagt, nur daß für Lübeck's Rhederei und Verkehr noch dringender als für jene Plätze die Aufhebung der dänischen Passagiezölle und eine Ermäßigung der russischen Grenzzölle zu wünschen ist.

Uebersicht auf die deutsche Gesamtmarine und ihre Verwendbarkeit auf der See.

Blicken wir nun noch einmal zurück auf die Rhedereien der verschiedenen deutschen Staaten und Plätze, folgen wir den Fahrten ihrer Schiffe durch die Weltmeere, so weit es unser Material erlaubt, und gehen dann zu der Betrachtung der nachfolgenden Tabelle über, um durch die Zusammenstellung der verschiedenen Schiffe nach ihrer Bauart die Kraft und Verwendbarkeit der deutschen Handelsmarine überhaupt kennen zu lernen. Bringt auch die Tabelle nur die Schiffe der bedeutenderen Rhedereien unserer deutschen Küste, so glauben wir doch, in Ermangelung vollständigerer Zusammenstellungen, mit derselben nicht unangelegentlich zu kommen. Wir haben in dieselbe nur die größeren Seeschiffe, welche in der langen Fahrt benutzt werden, aufgenommen, weil die Aufzählung aller Küstenschiffe, auch wenn die Zahl derselben vollständig zu ermitteln wäre, viel zu weit führen würde.

Rhedereien.	Fregatten u. Pinaken.	Barcken.	Briggen u. Brigantinen.	Schooner-Briggen.	Schooner.	Schooner-Gallioten.	Schooner-Ruffen.	Galeassen u. Gallioten.	Ruffen.	Stoopen.	Jachten.	See-Dampfer.
Memel	1	34	44	—	11	—	—	—	—	2	1	—
Königsberg	3	7	16	—	7	—	—	3	—	—	—	2
Elbing	—	5	2	—	2	—	—	—	—	—	—	1
Pillau	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Danzig	10	40	19	—	12	—	—	16	—	4	—	2
Hannover an der Elbe ..	—	—	—	—	7	—	—	6	10	1	—	—
„ „ „ Weser ..	2	2	4	—	3	4	—	5	1	—	—	—
Emden	—	4	8	3	6	1	3	6	71	1	—	—
Altona	4	5	17	—	6	—	—	3	—	—	—	—
Leer	—	1	1	—	13	1	—	3	22	—	—	—
Blankenese	—	—	—	—	70	1	—	8	1	2	7	—
Nebriqe Holstein an der Elbe	—	4	1	1	11	—	—	1	—	—	—	—
Kiel	—	2	6	—	6	—	—	1	—	—	—	—
Rostock	—	6	123	25	13	—	—	72	—	—	—	—
Wismar	—	1	34	—	—	—	—	8	—	1	—	—
Hamburg	25	67	70	15	23	7	—	26	7	3	—	9
Bremen	59	58	70	10	17	7	—	17	5	1	—	2
Lübeck	—	5	30	—	22	—	—	4	—	7	—	1
Summa	105	242	445	54	229	21	3	180	117	22	8	17

2) Die fremden Handelsmarinen.

Die Gesamtzahl deutscher Seeschiffe wird wohl auf 3000 Schiffe v. z. 400,000 L. Trächtigkeit angegeben, und dagegen fremde Handelsmächte mit folgenden Schiffen aufgeführt:

Holland	mit	1186 Schiffen	v. z.	401613 Tonnen.
Belgien	"	136	" " "	25000 "
Norwegen und Schweden. "	"	3297	" " "	344188 "
Großbritannien	"	23152	" " "	3000000 "
Vereinigte Staaten.....	"	—	" " "	239000 "
Frankreich	"	13885	" " "	600000 "

wobei übrigens wohl zu berücksichtigen ist, daß in jedem Staate die Seeschiffe nach besonderen Principien registrirt werden und darum dergleichen Uebersichten in der Vergleichung nur mit großer Vorsicht gebraucht werden dürfen.

II. Innere Deconomie der Marine.

1) Bauart der Seeschiffe und ihre Benennung.

Um uns mit dem Leser über die Art der Bezeichnung der einzelnen Schiffe nach ihrer Bauart zu einigen, lassen wir der Tabelle einige Bemerkungen über die Constructionsweise der Seeschiffe und die Benennung derselben folgen.

Daß es nicht unsere Absicht sein kann, hier den Leser, zumal den mit dem Seewesen mehr vertrauten, in die innersten Geheimnisse des Schiffsbauwesens einweihen zu wollen, muß auf der Hand liegen, da einmal die Construction jedes Schiffes eine höchst complicirte ist und dann wieder nicht bloß in jedem Lande, an jeder Küste, sondern auch auf jedem Werft mit mehr oder weniger Abweichung von anderen gebaut wird und darum eine solche Auseinandersetzung ein eigenes großes Werk für sich ausmachen würde, also sich nicht auf einige Seiten zusammendrängen ließe. Für die Aufgabe, die wir uns gestellt, wird es genügen, wenn wir einige Hauptcharakterzüge des Schiffbaues dem Leser vorführen.

Ueber die Art der Construction des Schiffes-Rumpfes oder Körpers bemerken wir, daß Seeschiffe mit scharfem und flachem, glattem Boden construirt werden. Je schärfer der Verlauf nach unten, nach dem Kiele zu ist, je mehr dieser in die Masse des Fahrwassers einschneidet, desto sicherer wird mit dem Segelwerk manövriert, weil das ganze Schiff

durch das tiefe Einschnneiden in's Wasser nothwendig mehr Steifheit in seinen Bewegungen, Winden und Wasserströmungen gegenüber, erhält; desto größer muß aber auch die Gewalt des Steuerruders werden, weil der Sturz des Wassers, welches der vordere Theil, der Bug des Schiffskörpers, zur Seite drängte, gegen das Ruder dadurch vermehrt wird. Schiffe, welche sich rasch und sicher auf der hohen See bewegen sollen, werden vorzugsweise scharf gebaut, wohingegen andere Fahrzeuge, welche viel Räumlichkeit besitzen oder in Gegenden des Meeres verwendet werden sollen, wo Sandbänke das offene Fahrwasser beschränken, so viel von ihrer Schärfe verlieren müssen, als die Steigerung der Lastenträchtigkeit und die Seichtheit des Fahrwassers, die ein Aufsitzen auf den Sand wünschenswerth macht, verlangen.

Von oben wird der Rumpf des Schiffes durch das Deck geschlossen, und eine mehr oder weniger hohe Schanzkleidung, die um dasselbe, als oberste Fortsetzung der Seitenbekleidung des Schiffes, herumläuft, soll die überstürzenden Wellen hindern, Besatzung, Inventarium und Waaren, welche sich auf dem Deck befinden, zu belästigen oder hinzuspülen. Auf den untersten Balken des Rumpfes, durch alle Deckes-Etagen des Schiffes hindurch gehend, sind die aufrecht stehenden Masten gesetzt, während der fast horizontal liegende, die Spitze des Bugs überragende, seine Hauptbefestigung auf dem Deck erhält. Sprechen wir übrigens in dem Folgenden von ein-, zwei- oder dreimastigen Schiffen, so hat dieses nur Bezug auf die aufrecht stehenden, da der schräg liegende, das Bugspriet, keinem Schiffe, welches Segel führt, fehlen darf.

Um dem Maste die nöthige Festigkeit zu geben, wird er nicht bloß im Rumpfe des Schiffes verkeilt und verklammert, sondern auch in seiner oberen Verlängerung durch verschiedene Taue gehalten; so halten ihn die Pardunen nach hinten, während die Stags ihn nach vorn und die Wanten ihn nach den Seiten halten. In mehreren Absätzen (Untermast, Stenge, Bramstenge, Bovenbramstenge u. s. w.) ist er aber construirt, um die nöthige Höhe zu erreichen und mehr Elasticität und somit Haltbarkeit zu erhalten. An den Masten sind Querstangen, Raan, welche so mit den Masten verbunden sind, daß sie sich nach den Richtungen der Windrose drehen können.

An diese Querstangen werden die oberen Enden der Segel, welche man Raasegel nennt, geheftet und durch Anziehen der Linien, welche man Brassen nennt, gegen den Wind gestellt. Soll die Wirkung dieses Segelwerkes noch verstärkt werden, so erhalten die Raan eine Verlängerung und an denselben eigene kleine Segel, welche Leesegeel genannt

werden. Außer diesem Segelwerke giebt es dann noch dreieckige, an den Stags und Klüvers laufende Segel, welche an Gaffeln d. h. Stangen, welche mit einer Gabel den hinteren Theil des Mastes berühren und sich so an demselben drehen, befestigt sind. Bei kleinen Segelfahrzeugen trifft man außerdem noch Sprietsegel, welche durch eine Stange, die in der Diagonale von dem unteren Theile des Segels und vom Maste zum oberen Theile des Segels geht, gehalten werden.

Was nun die Benennung der hauptsächlichsten, nach der Takelage, also dem Tau- und Segelwerke unterschiedenen, einzelnen Schiffsgattungen betrifft, so führen wir folgende Classen auf.

Die größte Classe der Segelschiffe bilden die mit vollständiger Fregatt-Takelage. In der Handelsmarine sind die Fregattschiffe die schwersten, die man hat. Sie führen 3 Masten, und an allen dreien Maststangen mit dem betreffenden Segelwerke. Ihre Größe ist sehr verschieden und häufig sehr bedeutend.

Von den Kriegsschiffen gehören in diese Classe zuerst die Linienschiffe. Sie müssen einen großen Körper haben, um viel Geschütz und Mannschaft tragen zu können, müssen aber auch möglichst viel Steifheit und Ruhe in den Bewegungen besitzen. Man unterscheidet: Linienschiffe ersten Ranges, welche 90 bis 120, zweiten Ranges, welche 70 bis 90, und dritten Ranges, welche 50 bis 70 Kanonen führen.

Dann die Kriegsfregatten. Sie haben einen schärferen Bau und höhere Masten, aber einen kleineren Körper als die Linienschiffe. Sie müssen rasche Segler sein, und man unterscheidet: schwere Fregatten, von 36 bis 50, und leichte Fregatten oder Corvetten, von 20 bis 26 (18- bis 20pfündige) Kanonen. Die Bemannung, welche auf Linienschiffen 500 und mehr Mann beträgt, fällt bei den leichten Corvetten bis auf 100 oder 130 herab. — Eigenheiten in der Fregatt-Takelage, wie bei den Pinaken, Polackern, Chasse marées oder Mistiques beschreiben wir nicht weiter.

Den zweiten Rang unter den Segelschiffen nehmen die Barkschiffe ein, Schiffe mit 3 Masten und sonst Fregatt-Takelage, nur daß der hinterste Mast keine Mastsegel, sondern nur Besahn- und Gaffeltoppsegel führt. Sie haben etwa eine Größe von 100 bis 250 C.-L. Der Kriegsmarine genügt übrigens diese unvollständige Takelung nicht.

Die Briggen. Es sind dieses zweimastige Fahrzeuge von 50 bis 180 C.-L. Trächtigkeit, sie haben an beiden Masten Mastsegel und hinter den Masten Gaffelsegel. Die Brigantinen sind Briggen von süd-europäischer Abkunft, welche nur die Eigenthümlichkeit haben, daß die

unteren Stengen mit den Untermasten aus einem Stücke bestehen. Die Kriegsbriggen sind schärfer und stabiler gebaut als die Kauffahrteibriggen. Sie pflegen mit 10 bis 16 Ahtzechnpfündern armirt und mit 70 bis 110 Mann besetzt zu sein.

Die Schooner. Diefes sind zweimastige Fahrzeuge von ca. 36 bis 80 C.℔. Sie haben eine sehr scharfe Bauart und 2 sich nach hinten neigende Masten, von denen der vordere Raasegel, beide aber große Gaffelsegel, welche darum auch Schoonersegel heißen, führen. Die Kriegsschooner sind breiter als die Handelschooner und führen zuweilen am großen Mast auch noch Topp- und Bramsegel. Sie pflegen mit 8 bis 10 Stück Geschütz und 40 bis 80 Mann besetzt zu sein. Diese Schiffe sind ganz vorzüglich zum Schnellsegeln gebaut.

Die Galeassen und Gallioten. Fahrzeuge von 12 bis 100 C.℔. Trächtigkeit, mit 2 Masten und statt des Bugspriets der vorbenannten Schiffsgattungen mit einem Auslieger oder Jagerbaum versehen. Bauart und Takelage sind denen der Schooner ähnlich. Unter sich sind sie dadurch von einander verschieden, daß die Gallioten rundgattig sind, während die Galeassen einen glatten Spiegel d. h. Hintertheil des Schiffs haben.

Die Ruffen. Fahrzeuge von ca. 20 bis 80 C.℔. Trächtigkeit, mit Schooner-Takelage, aber aufrechter stehenden Masten und im Schiffskörper bauchiger und unten flacher als die Schooner gebaut. Sie bewahren auf der See nicht die Steifheit der Schooner und halten nicht so gut das Fahrwasser; übrigens sind sie verhältnißmäßig räumlicher und können besser aufsitzen als jene, auch liegen sie vor Anker ruhiger. Die Kriegsmarine pflegt dergleichen Fahrzeuge nicht zu benutzen, dagegen eignen sie sich sehr gut zu Stations- und Leuchtfeuer-Schiffen.

Außer diesen Seefahrzeugen bemerken wir dann noch:

Die Bugger, eine Art französischer Schooner mit 3 kleinen Masten und 3 eigenthümlich befestigten Raasegeln. Sie besitzen die Tragfähigkeit der Schooner. Als Kriegs-Bugger führen sie 8 bis 20 Kanonen. Ferner unter den kleineren Seefahrzeugen bis zu ca. 25 C.℔. Trächtigkeit die Kutter, Jachten und Sloopen.

Die Kutter sind einmastige Fahrzeuge, welche vorn eine große Breite bei bedeutender Schärfe und geringer Länge besitzen. Sie gehen hinten bedeutend tiefer als vorn. Von allen Seeschiffen besitzen sie die größte Steifheit und können am besten die See halten. In der Kriegsmarine führen sie einige leichte Kanonen, auch wohl ein schweres Geschütz, und werden hier besonders als Kreuzer verwendet.

Die Jachten, einmastig wie die Kutter, mit glattem Hintertheil, Baumsegel, Klüver und Jager; vorzügliche Schnellsegler. Sie führen in der Kriegsmarine einige leichte Kanonen.

Die Sloopen oder Schaluppen sind schärfer als die Jachten gebaut und getakelt wie die Kutter. In der englischen Marine werden unter Kriegssloops Corvetten verstanden.

Schließlich erwähnen wir noch aus der Kriegsmarine die Kanonenboote. Es sind dieses lange, schmale, nicht tief gehende Fahrzeuge, verschieden bemannt und mit Geschütz versehen; so führen sie 1 Mörser und 3 Kanonen, oder vorn 2 lange Ahtzehn- oder Vierundzwanzigpfünder und 8 bis 12 Schwingbassen oder Falkonetten, oder vorn und hinten 1 schweres Geschütz u. s. w. Theils sind sie mit 20 bis 32 Ruderern, theils mit Sloop-, Kutter- oder Luggertakelage, Spriet- oder lateinischen Segeln versehen.

2) Schiffsbaukosten.

Da es nothwendig ist, wenigstens einige Notizen über die Kosten, welche die Erbauung von Seeschiffen verursachen, zu besitzen, wenn man die Seemarine, dieses so kostbare Gut einer Nation, recht würdigen will, so haben wir uns bemüht, einige betreffende Nachrichten zusammen zu suchen und mündlich Erkundigungen über den Schiffsbau einzuziehen, welche wir in dem Nachstehenden dem Leser mittheilen.

1) Zu Danzig sollen Schiffe complet für die See für 40 Rthlr. Preuß. pr. Ton hergestellt werden können. Es würde dieses ein sehr niedriger Preis sein.

2) Zu Stettin soll man dieses für 46 Rthlr. 16 Ggr. können.

3) Zu Rostock für 53 Rthlr. 8 Ggr. pr. Ton.

4) Zu Lübeck für 53 Rthlr. 8 Ggr. pr. Ton. Nach anderen Nachrichten kostet hier ein Fahrzeug von 94 C.-L. (à 6000 A) kupferfest und kupferbeschlagen 16,000 Rthlr., also pr. Ton (3 Ton = 1 Last) 55 Rthlr. 13 Ggr. 4 Pf.

5) Zu Kiel für 80 Rthlr. Preuß. pr. Ton.

6) Zu Kopenhagen kupferfest und gekupfert für 100 Rthlr. Preuß. pr. Ton.

7) Zu Hamburg für 66 Rthlr. 16 Ggr. Preuß. Nach anderen Nachrichten pflegen aber große Schiffe 93 Rthlr. 8 Ggr. bis 106 Rthlr. 16 Ggr., kleinere Schiffe 113 Rthlr. 8 Ggr. bis 120 Rthlr. pr. Ton

zu kosten. Verhältnismäßig sind nämlich immer die Kosten der kleineren Schiffe bedeutender als die der größeren.

8) Zu Bremen. Große Schiffe sollen hier durchschnittlich für 56 Rthlr. 16 Ggr. bis 66 Rthlr. 16 Ggr. Preuß., kleinere für 83 Rthlr. 8 Ggr. bis 100 Rthlr. pr. Ton hergestellt werden. So kostete ein Schiff von 94 Roggen-Lasten (à 4000 N), kupferfest und gekupfert, complet für die Reise, 18,000 Rthlr., also 95 Rthlr. 13 Ggr. 4 Pf. pr. Ton; ein anderes von 84 N. = L. 17,500 Rthlr., also 103 Rthlr. 8 Ggr. pr. Ton, ein drittes von 250 N. = L. 35,636 Rthlr. 16 Ggr., also 71 Rthlr. 8 Ggr. pr. Ton.

9) Zu Rotterdam kostet ein kupferfestes und gekupfertes, vollständig getakeltes Schiff für die Java-Fahrt 123 Rthlr. 8 Ggr. bis 140 Rthlr. Preuß. pr. Ton, für kürzere Fahrten 73 Rthlr. 8 Ggr. bis 86 Rthlr. 16 Ggr. pr. Ton.

10) Zu Antwerpen pflegt ein kupferfestes und gekupfertes Schiff 106 Rthlr. 16 Ggr. bis 113 Rthlr. 8 Ggr. Preuß. pr. Ton zu kosten.

An der Ostsee werden somit die Schiffe am billigsten hergestellt, eine natürliche Folge von dem Holzreichtum dieser Gegenden. Für den deutschen Schiffbauer jener Küste sind die schwedischen, finnischen und deutsch-russischen die gefährlichsten Concurrenten, weil sie unter oft noch günstigeren Verhältnissen arbeiten. Wie dem Schweden seine Eisenwerke hierbei zu Gute kommen, so nützlich wird dem Finnländer und Russen das russische Pech, Tannwerk u. s. w., so wie auch der Erlass aller Zollabgaben auf Eisenwaaren zum Schiffsgebrauch, die Russland meist von England in Ermangelung eigener beziehen muß. Es ist sehr zu wünschen, daß ein neuer deutscher Zolltarif Rücksicht auf diesen Umstand nimmt, da Danziger, Königsberger u. a. Schiffbauer gleichfalls die eisernen Utensilien zum Bau von England beziehen müssen. Gegen andere Länder ist Deutschland aber bedeutend durch seine geographische Lage und seine Bodenverhältnisse begünstigt. So muß England sämtliches Baumaterial, namentlich auch alles weiche Holz, vom Auslande beziehen, und Deutschland liefert einen beträchtlichen Theil desselben. Nur die rigiden Bestimmungen der englischen Navigationsgesetze, welche es jedem im Auslande gebaueten und von demselben gekauften Schiffe verbieten, die englische Flagge zu führen, hindern dort den Ankauf fremder, namentlich deutscher und schwedischer Schiffe. Auch die Gegend von Triest ist dem Schiffbau sehr günstig.

Die deutsche Rheberei läßt in der Weise, wie sie betrieben wird, wirklich nicht viel zu wünschen übrig, denn was auch der Engländer

über die Mängel des Baues und der Besatzung deutscher Schiffe sagen mag, es ist Thatsache, daß die Deutschen eben so kühn und eben so glücklich fahren wie die Engländer, nur machten sie bis jetzt weniger von sich reden und verloren sich in der Masse ihrer Einzelflaggen. Auch hier sehen wir wieder, daß es keineswegs uns zum pecuniären Vortheil gereicht, daß wir uns mit unserer Gesamtflotte in dem Nebel der Zurückgezogenheit und stillen Bescheidenheit halten. Der Deutsche verliert dadurch an Achtung und sein Schiff an Renommée, und somit an Werth. Hamburger und andere Deutsche kommen in der Regel einige Wochen früher von amerikanischen Plätzen in Hamburg an als die Engländer, und doch können die Frachtsätze der letzteren höher gehalten werden.

3) Bezug der wichtigsten Materialien zum Schiffsbau.

Wir theilen hier einige Notizen mit, welche wir einer Abhandlung des ersten Jahrganges der von Freiherrn v. Reden redigirten „Zeitschrift für deutsche Statistik“ entnommen, namentlich um diesen Punkt einer deutschen Zollconferenz bei Entwerfung eines neuen deutschen Zollltarifs zur Berücksichtigung zu empfehlen.

1) Triest bezieht: von Krain, Kärnthen, Istrien, Türkei und den Donau-Ländern das Bauholz; von Anatolien, Dalmatien, dem griechischen Archipelagus und Triest das Pech; von Amerika das Kolophonium; von Rußland und dem Kirchenstaat Theer und Hanf; von England, Oesterreich, Preußen und Rußland das Eisen; von England Anker und Ankerketten; von Oesterreich, Türkei, Rußland, England und Peru das Kupfer; von Oesterreich, Spanien und den Vereinigten Staaten das Blei; von Triest und England die nautischen Instrumente.

2) Hamburg bezieht: von England Anker und Ankerketten, sonstiges eisernes Geräth, kupferne Bolzen, kupferne und metallene Beschläge; von Deutschland, Polen und Ungarn das Holz; von Deutschland, Rußland, Holland und England das Segeltuch.

3) Bremen bezieht: von Hannover, den Wesergegenden und Oldenburg das Eichen- und Buchenholz; von der Ostsee Masten, Stenge, Raaen, Planken u. s. w.; vom Oberlande und Norwegen Verschläge und innere Einrichtungen; von England Ketten, Anker und Kupfer; von Schweden und England Stangeneisen, Bolzen u. s. w.; von Rußland Tauwerk, namentlich Laufendes Gut, übrigens werden auch viele Taue

aus russischem, inländischem und Manilla-Hanf am Plage selbst fertig; von Rußland, Holland und Westphalen das Segeltuch.

4) Stettin bezieht: vom Inlande und aus Polen das Holz zum Ober- und Unterbau; von England, Schweden und Schlesien das Eisen zu Nägeln und Beschlägen; von England dergl. zu Ketten und Bolzen; vom Inlande kupferne Bolzen und Platten; von St. Petersburg, Riga und Königsberg den Hanf zum Tauwerke; von St. Petersburg und Westphalen das Segeltuch.

5) Danzig bezieht: von England Anker und Ankerketten, eiserne Bolzen, Maschinen, Kupfer; von Rußland und Elberfeld das Segeltuch; von Rußland das Tauwerk; von Preußen, Polen und Rußland das Bauholz.

Die Betrachtung der Art des Bezuges von Schiffsbau-Utensilien obiger Rhebereiplätze zeigt deutlich, daß das Meer geschaffen ist, nicht um die Völker zu trennen und Grenzlinien für den Verkehr zu stecken, sondern um die Völker zu verbinden und sie zum gegenseitigen Austausch ihrer Producte und Erzeugnisse zu veranlassen. Darum legte der Schöpfer den Eisenerzen Englands die Steinkohle unter, damit die mit dem Feuer der Steinkohle arbeitenden Eisenwerke der Insel so billig wie möglich der übrigen Welt ihre Producte liefern könnten. Was nützen die Eisenwerke des Rheinlandes dem Danziger Schiffbauer? Gar nichts. Was werden sie ihm jemals nützen? Eben so wenig, denn er wird die Bezugskosten der Fabrikate derselben niemals erschwingen können. Nun kommen aber die Schutzöllner und verlangen, daß der Danziger dazu beitragen soll, daß zur Ehre und zum Wohlleben der deutschen Nation der Rheinländer beschützt werde. Die Folge davon ist aber keine andere, als die, daß der Danziger sich in seinen Einkäufen auf England beschränkt, seine Schiffe theurer und mangelhafter baut, als wenn ihm die englischen Eisensachen frei zu Gebote ständen und die deutsche Nation durch die Mangelhaftigkeit in der Ausrüstung seiner Schiffe, blamirt, dem Rheinländer aber darum doch kein Stück Eisenwerk mehr abnimmt. Wir wünschten hier nur an einem Beispiele zu zeigen, zu welchen Confliden der Einzel-Interessen man gelangt, welche Schuld eine Staatsregierung auf sich ladet, wenn sie Hand an die Organisation der National-Arbeit durch Zolltarife und Verkehrsbeschränkungen legt.

4) Schiffsmannschaft = Löhne.

Aus nachfolgenden Notizen über die Löhnung der Mannschaft auf deutschen und fremden Schiffen wird gleichfalls wie aus den Bedingungen, unter welchen unsere Schiffe gebaut werden, ersichtlich sein, daß auch hinsichtlich der Unterhaltungskosten und laufenden Ausgaben bei den Seeschiffen Deutschland zur Seemacht berufen ist. Nach einigen Musterrollen und anderweitigen Nachrichten betrug die Monats-Heuer in Preuß. Rthlrn. auf:

1) einer Londoner Fregatte:

für den Capitain Rthlr. 66. 16 Gr., nebst 5 pCt. Tafelgeld und 2½ pCt. von der Fracht.

für d. ersten Steuermann Rthlr. 40. — —	für d. Zimmermann . . . Rthlr. 33. 8 —
" " zweiten " " 30. — —	" " Bootsmann " 20. — —
" " dritten " " 20. — —	" " Koch " 20. — —
" " Steward " 20. — —	" jeden Matrosen " 13. 8 —

2) einem anderen englischen Schooner:

für den Steuermann . Rthlr. 20. — — | für jeden Matrosen . . Rthlr. 18. 8 —

daneben war als Beföstigung ausgesetzt, täglich:

2 \mathcal{W} Rindfleisch oder 1½ \mathcal{W} Schweinefleisch, 1 \mathcal{W} Brod oder ¼ \mathcal{W} Mehl,
½ Pint Erbsen oder 1 \mathcal{W} Kartoffeln.

3) einer norwegischen Brigg aus Arendal:

für d. Steuermann . . . Rthlr. 18. — —	für 1 schweren Matrosen Rthlr. 8.10. 6
" " Bootsmann " 12. — —	" 1 leichten Matrosen . . " 6.22. 8
" " Zimmermann " 13.12. —	" den Koch " 6. — —
" 2 schwere Matrosen à " 11.10. 6	" " Jungen " 4.12 —

4) einer norwegischen Jacht von Stavanger:

für den Steuermann . Rthlr. 9. 18 — | für den Matrosen . . . Rthlr. 7. 12 —
für den Jungen . Rthlr. 6. — —

5) einer dänischen Bark aus Nyborg auf Fühnen:

für d. ersten Steuermann Rthlr. 15.18 —	für 2 schwere Matrosen à Rthlr. 9. — —
" " zweiten " " 10.12 —	" 4 leichte " à " 7.12 —
" " Zimmermann " 11. 6 —	" einen Jungmann . . . " 6. — —
" " Koch " 8. 6 —	" einen Jungen " 3.18 —

6) einer dänischen Brigg aus Kopenhagen:

(gemustert in 1½ Monatsgagen)

für d. ersten Steuermann Rthlr. 28. — —	für 4 schwere Matrosen à Rthlr. 16.21 —
" " zweiten " " 22.12 —	" 1 leichten " " 14.15 —
" " Zimmermann " 27. — —	" 2 Jungmänner . . à " 12. 9 —
" " Koch " 20. 6 —	" 1 Jungen " 9. — —

7) einem Lübecker Schiffe:

für d. Capitain Rthlr. 24. — —	für jeden Matrosen . . . Rthlr. 9.14. 5
" " ersten Steuermann . . " 19. 4. 10	" den Koch " 6. 9. 8
" " zweiten " " 14. 9. 8	" einen Jungmatrosen . . " 6. 9. 8
für den Schiffsjungen Rthlr. 4.19 3	

8) einem Hamburger Schiffe:

für den Capitain	Rthlr. 30. — —	für den Koch	Rthlr. 11. 8 —
" " ersten Steuermann "	18. 8 —	" jeden schwer. Matrosen "	9. 8 —
" " zweiten " " "	14. — —	" den Jungmatrosen . . .	7. — —
" " Zimmermann "	14. — —	" " Schiffsjungen. . . . "	4. 16 —

der Capitain bekommt außerdem Caplakten, 3 bis 5 pCt. von der Fracht-Summe;

9) einem Bremer Schiffe:

für den Capitain	Rthlr. 33. 8 —	für den Koch	Rthlr. 14. 10. 8
" " ersten Steuermann "	22. 8 —	" bis "	15. 13. 4
" " zweiten " " "	17. 8 —	" den Jungmatrosen . . .	7. 18. 8
" " Zimmermann "	20. — —	" bis "	12. — —
" die Matrosen	11. 2. 8	" " Schiffsjungen. . . . "	5. 13. 4
" bis "	12. 5. 4	" bis "	6. 16 —

außerdem bekommt der Capitain 5 pCt. Caplakten u. s. w.

10) einer hannoverschen Kuff aus Papenburg:

für den Steuermann.	Rthlr. 16. 16 —	für 1 leichten Matrosen .	Rthlr. 7. 18. 8
" 1 schweren Matrosen. "	12. 5. 4	" 1 " " "	" 7. 4. 10
		für 1 Schiffsjungen. . .	Rthlr. 3. 8 —

Der durchschnittliche Betrag der Monatsheuer und der Verpflegungskosten des Schiffsvolks möchte in den deutschen Seeplätzen für jeden Seemann etwa folgender sein:

a) Zu Danzig: Monatsheuer 10 Rthlr. 16 Ggr., Verpflegung pr. Monat 5 Rthlr. bis 6 Rthlr. 16 Ggr. Preuß.

b) Zu Stettin: Monatsheuer 8 Rthlr. 16 Ggr., Verpflegung pr. Monat 7 Rthlr. 16 Ggr. Preuß.

c) Zu Rostock: Monatsheuer 10 bis 11 Rthlr. Preuß., Verpflegung pr. Monat 6 Rthlr. 16 Ggr. bis 7 Rthlr. 16 Ggr.

d) Zu Lübeck: Monatsheuer 13 Rthlr. 8 Ggr. Preuß., Verpflegung pr. Monat 10 Rthlr. Preuß.

e) Zu Kiel: Monatsheuer 10 Rthlr. Preuß., Verpflegung pr. Monat 8 Rthlr. 8 Ggr. bis 11 Rthlr. 16 Ggr. Preuß.

f) Zu Hamburg: Monatsheuer 10 Rthlr. Preuß., Verpflegung pr. Monat 8 Rthlr. 8 Ggr. Preuß.

5) Schiffsreisen und Frachtverdienst.

So wie wir im Vorhergehenden den Leser einige Blicke in die Constructions- und Ausrüstungsweise der Seeschiffe thun ließen und den Verdienst der Seeleute zeigten, werden wir in Folgendem darzuthun suchen,

in wie weit der Schiffbau und die Schifffahrt ein rentables Geschäft ist. Hierzu müssen uns einige Frachtnotizen den Anhaltspunkt geben.

Geschlossen wurden u. a. folgende:

Frachten in St. Petersburg.

Im September 1847 pr. Last schwer Gut und Stückgut:

nach Stettin	20 ₰ Preuß. mit 1 ₰ Caplaten.
" Hamburg	15 ₰ Bco.
" Bremen	16 ₰ Gold.
" Amsterdam 40 fl. für Talg, 30 fl. für Roggen.	
" Havre	45 fl. für Roggen.
" London	55 sh. pr. Ton für Reinhanf.
" Liverpool	70 sh. " " " "
" "	40 sh. " " " Talg.
" "	5 sh. 6 d. pr. Imperial-Quarter für Weizen.

Die Schiffsfrachten sind bekanntlich ewigen Schwankungen unterworfen. Bald sind zu wenig Schiffe an einem Plage vorhanden und die Frachten steigen, oder es sind zu wenig Waaren vorhanden, um die Schiffe alle zu befrachten und das Frachtgeld fällt. Uebrigens pflegen sich die Schiffer auch bald nach Orten hinzuziehen, wo gute Frachten zu verdienen sind und drücken sie dort durch Concurrenz hinunter, während sie dieselben an anderen Orten dadurch wieder zum Steigen bringen.

Um einen andern Oeffseeplatz anzuführen und zugleich zu zeigen, wie die Frachten im Laufe eines Jahres zu wechseln pflegen, betrachten wir die

Frachtsätze in Königsberg

nach England und Frankreich im Jahre 1847.

Die Fracht für England ist in englischen Sterling und zwar für Weizen pr. Imp. Quarter; für Flachß, Delfuchen und Knochen pr. Ton berechnet.

Nach der Ostküste Großbritanniens:

für Weizen pr. Quarter:

im Januar	5 sh., 4 sh., 4 sh. 3 d.	im Mai	6 sh. 6 d. bis 6 sh. 8 d.
" März	4 sh. 6 d. bis 5 sh.	" Juni	5 sh., 3 sh. 6 d.
" April	5 sh. 3 d.	" October	5 sh.

für Knochen pr. Ton:

im April	27 sh.	im Juli	17 sh. 6 d.
" Mai	29 sh. bis 30 sh.	" August	18 sh., 17 sh.
		im September	18 sh.

für Delfkuchen pr. Ton:

im April..... 24 sh. 6 d.	im September. 19 sh. bis 20 sh.
„ Mai..... 26 sh. 6 d. bis 28 sh.	„ October.... 23 sh. 6 d.
„ Juli..... 17 sh.	„ November.. 22 sh.

Nach Frankreich pr. ausgelieferte Last Roggen oder Saamen, nebst 1 Ducaten Douceur pr. jede 10 Last, die Fracht in Holland. Courant und Frances berechnet.

Nach Dünkirchen:

im Januar.... 32 fl. und 1 fl.	im Mai..... 39 fl. und 1 fl.
„ März..... 35 fl. und 1 fl.	bis 40 fl. und 1 fl.
„ April..... 40 fl. und 1 fl.	„ Juni..... 32 fl. und 5 pCt.
75 Fres. und 15 pCt.	„ October.... 34 fl. und 1 fl.

Nach Bordeaux:

für Weizen:

im October..... 88 Fres.	im November..... 86 Fres.
--------------------------	---------------------------

Frachtsätze in Hamburg.

Im März 1847 geschlossene Frachten:

eines hannoverschen Schiffes via England nach dem La Plata-Flusse und retour für trockene Häute 5 £ 17 sh. 6 d und 5 pCt. pr. Ton, und im Falle der Versegelung nach Rio de Janeiro für Caffee 4 £ und 5 pCt. pr. Ton;

eines dänischen Schiffes via Hartlepool nach St. Thomas in Westindien und von Cuba retour für Rohzucker 3 £ 10 sh. und 5 pCt. pr. Ton.

Frachten in Odeffa

wurden für Getreide geschlossen im October 1847:

von einem russischen Schiffe nach England und dem Continente: 78 sh. 9 d pr. Ton;

von einem britischen Schiffe nach England: 75 sh., nach dem Continente: 82 sh. 6 d pr. Ton;

von einem hannoverschen Schiffe nach England und einem Hafen zwischen Hamburg und Havre: 85 sh. pr. Ton;

von einem Bremer Schiffe nach Antwerpen: 80 sh. pr. Ton.

Um nun zu zeigen, wie die Frachtsumme im Ganzen sich für die Schiffe in den einzelnen Fahrten herausstellt und wie häufig die Schiffe sich solchen Frachtverdienst verschaffen können, führen wir in dem Nachfolgenden dem Leser einige im Jahre 1847 und 1848 in Hamburg angekommenen Schiffe mit ihren bedingenen Frachten und der Länge ihrer Reisen vor, wobei wir bemerken, daß die Reise-Tage von da angerechnet

sind, wo das Schiff reisefertig war, um in See zu gehen, bis dahin, wo es fest auf der Elbe lag.

In Hamburg kamen an:

Von Bremen: Hannoverscher Kahn von 24 C.=L. mit Rum und Spriet. Fracht Hamb. Ort. fl. 203. 5. Reise v. 7. bis 16. April 1847, also 10 Tage. — Holsteinischer Ewer von $5\frac{1}{2}$ C.=L. mit Blätter-Taback und Gesundbrunnen. Fracht Hamb. Bco. fl. 44. 9. Reise v. 3. bis 11. Mai 1847, also 9 Tage.

Von Amsterdam: Holländische Tjalk von 19 C.=L. mit Pfeisenerde und Krufen. Fracht 104 fl. und 342 Ort. fl. . Reise v. 11. bis 20 April 1847, also 10 Tage.

Von Gent: Hannoversche Kuff von $23\frac{2}{3}$ C.=L. mit Zucker. Fracht Fres. 751. 18. Reise v. 24. Mai bis 8. Juni 1847, also 16 Tage.

Von Hull: Hannoversche Kuff v. 24 C.=L. mit Steinkohlen, Leinöl und Harz. Fracht £. 55. 12. 2. War am 23. Decbr. 1847 schon reisefertig, konnte aber Winters wegen erst 8 Wochen später auf die Elbe kommen.

Von Liverpool: Preussische Fregatte von $255\frac{1}{2}$ C.=L. mit Zucker, Pfeffer, Palmöl u. Fracht mit 10 pCt. Primage £ 774. 4. 4.

Von Rochefort: Holländischer Schooner von 34 C.=L. mit Brauntwein (80,112 Litres). Fracht Ort. fl. 1405. 44 und 15 pCt. Reise v. 15. bis 30 April, also 16 Tage.

Von Christiansand: Norwegischer Schooner von 25 C.=L. mit Heringen. Fracht Norweg. Ort. fl. 496. 4. Reise v. 9. Octbr. bis 5. Novbr. 1847, also 28 Tage.

Von Bordeaux: Lübecker Brigg von $73\frac{1}{2}$ C.=L. mit Wein, Korken, Pflaumen u. s. w. Fracht mit 15 pCt. Prim. Ort. fl. 3397. 9. Reise v. 1. Decbr. 1847 bis 3. März 1848, also 94 Tage.

Von Lissabon: Preussischer Schooner von 54 C.=L. mit Wein, Korkholz, Elephantenzähnen, Gummi, Feigen u. s. w. Fracht Bco. fl. 2289. 8. Reise v. 21. Octbr. bis 11. Novbr., also 21 Tage.

Von St. Petersburg: Hannoversche Schooner-Kuff von $50\frac{1}{3}$ C.=L. mit Pottasche, Ziegenwolle und Stearin-Lichten. Fracht mit 15 pCt. Havarie ordin. und Caplaten Bco. fl. 2048. 42. — Das Schiff hatte schon am 9. Octbr. 1847 seine Ladung am Bord und war segelfertig, fror aber ein und kam erst am 30. April 1848 auf der Elbe an.

Von **Malaga**: Schleswiger Galliot von 48½ C.=L. mit Rosinen u. s. w. Fracht Crt. fl 3500. 12. Reise v. 24. Novbr. 1847 bis 26. Febr. 1848, also 95 Tage.

Von **Messina**: Holsteinischer Schooner von 42 C.=L. mit Apfelsinen, Citronen, Mandeln und Lafrigen. Fracht mit Caplakten Dän. Crt. fl 4791. 11. Reise v. 6. Decbr. 1847 bis 26. Febr. 1848, also 83 Tage.

Von **Neapel**: Holsteinischer Schooner von 36½ C.=L. mit Südfrüchten, Olivenöl, Weinstein u. s. w. Fracht Crt. fl 986. 4. Reise v. 6. März bis 1. Mai 1848, also 56 Tage.

Von **Fivorno**: Englische Brigg von 137 C.=L. mit Marmor, Marmorwaaren, Südfrüchten u. s. w. Fracht Crt. fl 12,821. 4. Reise v. 29. April bis 5. Juni 1847, also 38 Tage.

Von **Venedig**: Norwegische Galeas v. 41 C.=L. mit Glasforallen, Hanf, Gremortartari, Marmorwaaren und Asphalt. Fracht Bco. fl 4709. Reise v. 25. Januar bis 29. April 1848, also 96 Tage.

Von **Smyrna**: Schwedischer Schooner von 67 C.=L. mit Rosinen. Fracht Bco. fl 4899. Reise v. 27. März bis 4. Juni 1848, also 69 Tage.

Von **Ceneriffa**: Englischer Schooner von 95 C.=L. mit Wein. Fracht 3200 Guard. Meric. Reise v. 19. April bis 18. Mai 1848, also 30 Tage.

Von **Newyork**: Nordamerikanische Fregatte von 322 C.=L. mit Pottasche u. s. w. Fracht mit 5 pCt. Prim. fl 4507. 39. Reise v. 24. Juli bis 8. Septbr. 1848, also 47 Tage.

Von **Neworleans**: Bremer Fregatte von 273 C.=L. mit Baumwolle, Häuten, Schweinefett, Rindfleisch, Rohzucker und Stabholz. Fracht mit 5 pCt. Prim. fl 7228. 69. Reise v. 2. März bis 30. April 1848, also 59 Tage.

Von **Havana**: Spanischer Schooner von 77½ C.=L. mit Rohzucker, Blätter-Taback und Cigarren. Fracht fl 497. 7. 11 und fl 2721. 2. Reise v. 7. Decbr. 1847 bis 28. Februar 1848, also 83 Tage. — Schleswiger Fregatte von 196½ C.=L. mit Rohzucker, Mahagoniholz, Blätter-Taback, Saffaparille u. s. w. Fracht Bco. fl 3932. 8 und fl 473. 5. 5. Reise v. 30. August bis 24. October 1847, also 56 Tage.

Von **Rio de Janeiro**: Schleswigsche Bark von 102½ C.=L. mit Caffee und Ruhhörnern. Fracht mit 5 pCt. Primage fl 945. Reise v. 4. Januar bis 3. März, also 60 Tage.

Von *Montevideo*: Schleswiger Schooner von 52 C. L. mit Rindviehhäuten und Hörnern. Fracht mit 5 pCt. Primage £ 397. Reise v. 21. Januar bis 22. April 1848, also 92 Tage.

Von *Akhab* (Ostindien): Schleswiger Brigg von 98 C. L. mit 531,225 A Reis. Reise v. 15. März bis 10. September 1848, also 178 Tage.

Von *Batavia*: Schleswiger Fregatte von 171½ C. L. mit Zucker, Pfeffer, Stuhlröhre u. s. w. Fracht fl. 5097. 40. Reise v. 15. März bis 12 September 1848, also 180 Tage. Beide letztgenannten Schiffe wurden durch die dänische Elbsperre am Einlaufen in die Elbe verhindert.

Was die Höhe der einzelnen Frachten anlangt, so hängt dieselbe natürlich ganz von den augenblicklichen Conjunctionen ab, und darf auch deshalb von früheren, nicht immer auf einen ferner so guten oder so schlechten Frachtverdienst mit Sicherheit geschlossen werden. So auch bemerken wir noch für die einzelnen Seereisen, daß die Länge der Zeit, die auf dieselben verwandt werden muß, sehr von Wind und Wetter abhängt, und namentlich für die Plätze der Nordsee es von großer Bedeutung ist, welche Winde die von transatlantischen oder mittelmeeerischen Orten kommenden Schiffe im Canale zwischen England und Frankreich und in der Meerenge von Gibraltar treffen, an welchen Plätzen die Schiffe oft wochenlang auf günstigen Wind warten müssen.

Als Anhang hierzu möchten wir dann noch für den Personentransport auf den wichtigsten Seedampfschiffslinien von deutschen Plätzen aus folgende Notizen mittheilen, die sich in guter Ordnung und von ausführlichen Frachttarifen begleitet in dem Handbuche für Gütertransport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen von H. Schulze in Stettin, zusammengestellt finden.

Personen-Fahrpreise auf den Dampfschiffen.

Zwischen Stettin und Kopenhagen: 1. Platz 10 Rthlr., 2. Platz 6 Rthlr.

Zwischen Stettin und Kronstadt: 1. Pl. 62 Rthlr., 2. Pl. 40 Rthlr.

Zwischen Stettin, Nstad, Calmar und Stockholm: 1. Pl. 10 Rthlr.
2. Pl. 6 Rthlr.

Zwischen Stettin und Riga: 1. Pl. 33 Rthlr., 2. Pl. 22 Rthlr.

Zwischen Stralsund und Nstad: 1. Pl. 6 Rthlr., 2. Pl. 3 Rthlr.

Zwischen Lübeck und Kronstadt: 1. Pl. 54 Rthlr., 2. Pl. 35 Rthlr.

Zwischen Lübeck und Riga: 1. Pl. 38½ Rthlr. 2. Pl. 27½ Rthlr. Preuß.

Zwischen Lübeck, Istad, Calmar und Stockholm:

Von Travemünde nach Istad	Gr. 16 $\frac{1}{2}$ u.	8 $\frac{7}{16}$
" " " Calmar	" 35 $\frac{1}{2}$ "	22 $\frac{1}{2}$
" " " Stockholm	" 56 $\frac{1}{4}$ "	39 $\frac{3}{8}$

Zwischen Kiel und Kopenhagen: 1. Pl. 22 $\frac{1}{2}$ 8 β , 2. Pl. 13 $\frac{1}{2}$ 4 β .
 Zwischen Kiel und Gothenburg: 1. Pl. 11 $\frac{1}{4}$ Spec. \mathfrak{P} , 2. Pl. 7 $\frac{1}{2}$ Spec. \mathfrak{P} .

Zwischen Kiel, Nyborg und Christiania:

Von Kiel nach Christiania	Spec. \mathfrak{P} 15 u.	10
" " " Nyborg	" 3 $\frac{1}{2}$ "	2 $\frac{1}{2}$

Zwischen Hamburg und Hull: 1. Pl. 2 £, 2. Pl. 1 £.
 Zwischen Hamburg und London: 1. Pl. 4 £, 2. Pl. 3 £.
 Zwischen Hamburg und Leith: 2 £ 2 sh.
 Zwischen Hamburg und Amsterdam: 1. Pl. 40 fl. 50 c., 2. Pl. 30 fl. 50 c.
 Zwischen Hamburg und Havre: 1. Pl. 120 Fres., 2. Pl. 90 Fres.
 Zwischen Bremen und Hull: 1. Pl. 2 £, 2. Pl. 1 $\frac{1}{2}$ £.
 Zwischen Bremen und Newyork: 1. Pl. 150 \$, 2. Pl. 60 \$, mit Beköstigung.

Bekanntlich ist letztgenannte die erste transatlantische Dampfschiffslinie, welche von einem deutschen Hafen ausgeht. Ueber den weiteren Verlauf dieses Unternehmens werden wir später bei der Abhandlung von Bremens Handel und Schifffahrt mehr berichten.

Zwischen Triest und den Plätzen des mittelländischen Meeres befahren die Dampfschiffe des österreichischen Lloyd verschiedene Linien, welche die Plätze Ancona, Brindisi, Corfu, Patras, Athen, Syra u. a. berühren, und bis Smyrna und Constantinopel, bis Samum und Trapezunt, bis Galacz und Itraila, bis Cyprien, Alexandrien u. a. Plätze sich erstrecken.

Eine für Triest höchst wichtige Dampfschiffsrouten ist die nach Alexandrien geworden, seitdem durch eine f. g. Ueberlandpost England sich mit Ostindien in Verbindung gesetzt hat.

Englisch-ostindische Ueberlandpost.

1) Routen für die Reise von London nach Alexandrien in Aegypten.

a) über Southampton, Gibraltar und Malta: Fahrzeit 363 $\frac{1}{2}$ Stunden, Preise: 1. Platz 407 fl. 30 fr., 2. Pl. 275 fl.;

b) über Calais, Paris, Lyon und Marseille: Fahrzeit 277 $\frac{1}{2}$ Stunden, Preise: 1. Pl. 281 fl. 42 fr., 2. Pl. 197 fl. 36 fr.;

c) über Calais, Paris, Lyon, Turin, Mailand, Venedig und Triest: Fahrzeit 268½ Stunden, Preise: 1. Pl. 262 fl. 27 fr., 2. Pl. 211 fl. 34 fr.;

d) über Ostende, Cöln, Mainz, Basel, Luzern, Mailand, Venedig und Triest: Fahrzeit 266½ Stunden, Preise: 1. Pl. 209 fl. 50 fr., 2. Pl. 151 fl. 40 fr.;

e) über Ostende, Cöln, Mainz, Basel, Zürich, Chur, Como, Mailand, Venedig und Triest: Fahrzeit 265½ Stunden, Preise: 1. Pl. 235 fl. 40 fr., 2. Pl. 177 fl. 30 fr.;

f) über Ostende, Cöln, Mainz, Carlsruhe, Innsbruck, Venedig und Triest: Fahrzeit 280 Stunden, Preise: 1. Pl. 205 fl. 15 fr., 2. Pl. 144 fl.;

g) über Ostende, Cöln, Mainz, Carlsruhe, Ulm, München, Salzburg, Bruck und Triest: Fahrzeit 287 Stunden, Preise: 1. Pl. 224 fl. 17 fr., 2. Pl. 162 fl. 56 fr.

h) über Ostende, Cöln, Mainz, Regensburg, Wien und Triest: Fahrzeit 277 Stunden, Preise: 1. Pl. 221 fl. 35 fr., 2. Pl. 164 fl. 2 fr.;

i) über Hamburg, Berlin, Dresden, Prag, Wien und Triest: Fahrzeit 282 Stunden, Preise: 1. Pl. 246 fl. 5 fr., 2. Pl. 166 fl. 30 fr.;

k) über Hamburg, Berlin, Breslau, Wien und Triest: Fahrzeit 280½ Stunden, Preise: 1. Pl. 228 fl. 50 fr., 2. Pl. 161 fl.

Dampfschiffe und Eisenbahnen sind es vorzüglich, welche auf diesem Theil der ostindischen Reise benutzt werden.

2) Route von Alexandrien nach Suez, und zwar

a) von Alexandrien nach Alfch, 48 engl. Meilen auf dem Mahmudie-Kanal in großen Schleppschiffen, durch ein Dampfboot von 67 Pferde-Kraft geschleppt;

b) von Alfch, am Zusammenflusse des Kanals mit dem Nil, Boulac (dem Hafen Cairo's), 120 engl. Meilen auf dem Nil mit Dampfbooten;

c) von Cairo nach Suez, ca. 70 engl. Meilen auf Wagen und in Omnibus durch die Wüste. Dauer der Reise zwischen Alexandrien und Suez 60 Stunden, Passagepreis 15 £;

3) Route von Suez nach Bombay

direct, und Aden anlaufend in ca. 25 Tagen, Passagepreis 55 £. Ueber Land von Bombay nach Calcutta braucht man 10 Tage.

Die ganze Dauer der Reise würde nun sein:

von England nach Bombay...	ca. 35 Tage,
" " " Ceylon...	40 "
" " " Madras...	45 "
" " " Calcutta...	48 "
" " " Penang...	46 "
" " " Singapore...	49 "
" " " Hong Kong...	56 "

Die Reise von London nach China kostet ca. 1800 fl. C. M. = 1200 Rthlr. Preuß.

6) See=Assicuranz=Prämien.

Da in der Regel Seeschiffe und ihre Ladungen gegen die Gefahren des Meeres versichert werden, so spielen die Assicuranz=Prämien, welche der Kaufmann für die Waaren den Versicherungsgesellschaften zahlen muß, eine wichtige Rolle bei allen Schiffsbefrachtungen. Bei der Betrachtung der Assicuranz=Prämien können wir auch erfahren, von welcher größerer oder geringerer Gefährlichkeit die einzelnen Seereisen sind, denn die Prämie richtet sich nach der Länge des Weges, der Gefährlichkeit desselben, der Jahreszeit, der Verderblichkeit der Waare und vorzüglich der Güte des Schiffes. Bei deutschen Schiffen wird in der Regel eine niedere Prämie bedungen, weil sie in dem Rufe stehen, gut und sicher zu fahren und die Waaren gut zu verstauen. Hamburg ist ein Hauptplatz für Seeverversicherungen, bedeutend viele Waaren werden hier versichert, so namentlich versichern hier auch die Dstseepläge.

Unter nachfolgenden Bedingungen pflegt in Hamburg abgeschlossen zu werden: Auf Waaren mit Börsen=Assurance bei guten Schiffen; für Casco, rohen Zucker, frei von 3 oder 5 pCt. Untergewicht, für Waaren frei von 10 pCt. Beschädigung (d. h. wofür die Compagnie nicht aufzukommen braucht) oder bei plattbodenigen Schiffen und für Casco in Ballast, oder mit Salz, Holz= oder Eisenladung, Knochen, Steinkohlen, Saamen, Delfischen und Getreide im Verhältniß höhere Prämien; so auch für rohen Zucker frei von 5 pCt. und Getreide frei von 10 pCt. Beschädigung. Für Contanten, so wie auch bei Dampfbooten ist die Prämie niedriger.

Im September 1847 wurden in Hamburg folgende Seeversicherungen abgeschlossen:

Von Hamburg:

Nach Bremen, Oldenburg, Leer, Emden u. s. w. $\frac{1}{2}$ — $\frac{5}{8}$ pCt.

Nach den nördlichen Meeren:

Christiansand $1\frac{1}{2}$ "

Archangel $2\frac{1}{2}$ "

Nach der Ostsee, und zwar:

Stettin, Danzig u. s. w. $1\frac{1}{2}$ — $1\frac{1}{2}$ "

St. Petersburg $1\frac{1}{2}$ — 2 "

Nach Großbritannien, und zwar:

Hull und London $\frac{1}{2}$ — $\frac{5}{8}$ "

Cardiff $2\frac{1}{2}$ "

Liverpool $1\frac{1}{2}$ "

Nach Antwerpen, Ostende u. s. w. $\frac{1}{2}$ — $\frac{7}{8}$ "

Nach Frankreich, und zwar:

Havre $\frac{7}{8}$ "

Nouen 1 "

Bordeaux, Nantes $1\frac{1}{2}$ "

Nach Bilbao bis Cadix $1\frac{1}{2}$ "

Nach dem Mittelmeere, und zwar:

Barcelona, Genua, Livorno, Messina 2 "

Triest $2\frac{1}{2}$ "

Smyrna $2\frac{3}{4}$ "

Nach dem schwarzen Meere $3\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{2}$ "

Nach der Ostküste Afrika's, Sierra Leona $2\frac{1}{2}$ "

Nach nordamerikanischen Häfen $1\frac{1}{2}$ "

Nach St. Thomas und Portorico $1\frac{1}{2}$ — $1\frac{1}{2}$ "

Nach Cuba in spanischen Schiffen $2\frac{1}{2}$ — 3 "

" " " deutschen " 2 — $2\frac{1}{2}$ "

Nach Rio de Janeiro $1\frac{1}{2}$ "

Nach Montevideo 2 "

Nach der Westküste Amerika's $2\frac{1}{2}$ — 3 "

Nach Ostindien und Lima, und zwar:

Batavia $2\frac{1}{2}$ "

Bombay, Calcutta $2\frac{3}{4}$ "

Manilla und China 3 "

III. Die Kriegsmarinen.

1) Kriegsmarine der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Dieselbe besteht aus nachfolgenden segelfertigen Schiffen:

Linienfahrtschiffe 6	Briggen 8
Fregatten 12	Schooner 8
Sloops 21	Vorrathsschiffe 4
Dampfboote 8	

also aus 59 Segel- und 8 Dampfschiffen, bei einem Marinebudget von jährlich 6,496,991 \$ = 9,085,787 Rthlr. Preuß.

Die Kriegsmarine ist untheilbares Gemeineigenthum aller Staaten der Union und steht unter dem Oberbefehl des zeitigen Präsidenten der Regierung.

2) Kriegsmarine Rußlands.

Rußland besitzt ca. 126 Segelschiffe mit 10,397 Kanonen, und 8 Dampfschiffe. Es bezahlt seine Schiffsmannschaft gut und hat darum auch viele fremde Deutsche in der Besatzung. Deutsch-Russen und Finnländer spielen sowohl in der Handels- als in der Kriegsmarine Rußlands eine Hauptrolle; übrigens eignen sich auch die Kosacken am Caspischen See, sowie die russischen Anwohner des schwarzen Meeres ganz zum Seebdienst.

Die russische Kriegsflotte kann indessen trotz alles Kostenaufwandes doch nicht recht zur Entwicklung gelangen. Mag auch immerhin die Lage an den nördlichen Meeren, wo das Eis so manchen Tag des Jahres die Häfen sperrt, derselben hinderlich sein, noch hinderlicher ist ihr der russische Despotismus, der die Menschen zu Maschinen zu erniedrigen trachtet.

3) Kriegsmarine Frankreichs.

Die französische Marine ist von der Höhe, auf die sie Napoleon gestellt hatte, bedeutend herunter gekommen. Die Zahl der Linienschiffe betrug 1814 69, welche sämmtlich im Wasser lagen; 1820 50, 1830 37, und 1840 nur noch 22, und wenn wir den Angaben, welche im vorigen Jahre in der französischen Deputirten-Kammer über den Bestand der Kriegsflotte Frankreichs von einem Abgeordneten gemacht wurden, Glauben schenken können, so besteht die französische active Seekriegsmacht gegenwärtig nur aus:

Linienschiffe.....	6	Briggen.....	15
Fregatten.....	9	leichteren Fahrzeugen.	29
Corvetten.....	19	Transportschiffen....	22
Dampfschiffe.....	58		

mit im Ganzen 34,000 Matrosen besetzt.

Das Marine-Budget umfaßte: 140,984,591 Frs. = 35,246,147 Rthlr. 18 Ggr. Davon aber gehen ab: für Colonien 23,000,000 Frs., Wasserbauten 10,500,000 Frs., für Artillerie-Material 3,000,000 Frs., Galeeren 3,000,000 Frs., bleiben für den eigentlichen Seebdienst 101,500,000 Frs. = 25,375,000 Rthlr.

Der eigentliche Kriegsmarine-Stat soll aber nach früheren Regie-
rungsbeschlüssen umfassen:

Dreidecker v. 110 bis 120 Kanonen	10	Zweidecker v. 80	Kanonen	5
Zweidecker " 92 " 100 "	10	Fregatten " 32 bis 60 "	"	50
" " 90 " 84 "	10	Corvetten " 14 " 30 "	"	40

50 Briggen, 30 kleinere Kanonenschiffe, 16 Transportschiffe.

An Dampfschiffen:

10 Fregatten von 450 bis 600 Pferdekraft à 20 bis 30 Kanonen
40 Corvetten " 220 " 400 " " 4 " 13 "
50 Aviso's und 2 schwimmende Batterien.

Von sämmtlichen Schiffen sollen für den Frieden 24 Linienschiffe
und 40 Fregatten beständig flott sein.

In wie weit amerikanische Blätter, welche die Gesamtzahl der
französischen Kriegsschiffe auf 348 Segelschiffe mit 8116 Kanonen, und
61 Dampfschiffe setzen, recht haben, wollen wir nicht beurtheilen, übrigens
können auch die Kanonenboote und die Galeeren mit in diese Zahl be-
griffen sein, wodurch dieselbe natürlich bedeutend heranwächst.

Bei dieser Seemacht muß der landmilitairartige Charakter des Dienstes
und der ganzen Einrichtung getadelt werden. Die Flotte schleppt sich mit
allerlei unnützen Zuthaten, und die Functionen ihrer Bemannung spielen
in mancher Beziehung ganz in den Landmilitairdienst über. Man sieht
auch hieraus, daß Napoleon kein Herz für das Seeleben gehabt.

4) Kriegsmarine Englands.

Während in nordamerikanischen Blättern von 1846 der Bestand der
gesamten englischen Kriegsmarine mit 671 Kriegsschiffen aller Classen
von zusammen 16,243 Kanonen und 40,000 Mann Besatzung, so wie
98 Kriegsdampfern angegeben wird, finden wir in der Rede eines fran-
zösischen Kammerdeputirten vom Jahre 1847, daß die im Dienst sich ge-
genwärtig befindende englische Kriegsflotte bestehe aus:

Linienschiffen v. 72 bis 120 Kan. ...	18	Corvetten u. Briggen	53
Fregatten " 36 " 50 " ...	18	Schoonern u. s. w.	44

außerdem aus mehreren leichteren Fahrzeugen und 80 Dampfschiffen.

Das Marine-Budget soll betragen: 188,500,000 Fres. = 47,125,000
Rthlr. Preuß., davon ab für Invaliden 17,500,000 Fres., für Post-
dienst 14,000,000 Fres., bleiben also für den eigentlichen Seediens
157,000,000 Fres., = 39,250,000 Rthlr. Preuß.

5) Kriegsmarine Schwedens.

Bestand im Jahre 1842:

Linienfahrer.....	10	Kanonenschooner.....	125
Fregatten.....	8	Mörserfahrer.....	4
Corvetten.....	5	Kanonenschooner.....	195
Kanonenschooner.....	111	Fahrer ohne Artillerie	48
bewaffnete Dampfboote.....	2		

zusammen 458 Schiffe mit ca. 2000 Kanonen.

Das Personal der Flotte besteht aus 23,160 Mann, nämlich aus 5694 eingetheilten Bootleuten, 892 Bootleuten der Städte, 1535 Bootleuten der Extra-Stellung, 11,500 Mann Seeabwehrungsmannschaften. Das Ganze ist eingetheilt in 34 Compagnien mit 1 Admiral, 2 Vice-Admiralen, 4 Contre-Admiralen, 24 Commandeur-Capitainen, 16 Capitainen, 100 Premier-Lieutenants, 76 Seconde-Lieutenants, 38 See-Artillerie-Officiere, 900 Artilleristen u. s. w. Die Mannschaft kann durch Matrosen der Handelsflotte im Falle eines Krieges um 10,000 Mann verstärkt werden, so wie Schweden und Norwegen zusammen 80,000 Seeleute zu stellen vermögen.

Im schwedischen Staats-Budget von 1840 steht der Marine-Etat mit 1,331,430 Rthlr. = 1,597,716 Rthlr. Preuß.

6) Kriegsmarine Norwegens.

Etatmäßige Größe:

Fregatten à 48 Kan.....	3	Briggen.....	à 18 Kan....	2
" " 36 ".....	1	Kanonenschooner..	" 2 "....	20
Corvetten " 24 ".....	2	Kanonenschooner..	" 2 "....	120
Kanonenschooner à 1 Kan.....	50			

zusammen 198 Fahrzeuge mit 540 Kanonen und 1090 Mann Besatzung mit 100 Officiere.

Im Jahre 1814 wurde dieser Marine-Etat aufgestellt und damals die Kosten für das gesammte Marine-Material auf 5,718,154 Spec. ₤ = 8,577,231 Rthlr. Preuß. veranschlagt.

Im Jahre 1839 kostete die Seemacht 350,168 Spec. ₤ = 525,252 Rthlr. Preuß., im Jahre 1845 110,304 Spec. ₤ = 165,456 Rthlr. Preuß.

7) Kriegsmarine Hollands.

Bestand im Jahre 1847:

Linien-schiffe 1r Cl. à 84 R.	2	Kuil-Corvetten ... à 20 R.	6
" 2r " " 74 "	5	Glabbecks-Corvetten " 22 "	2
Fregatten 1r " " 60 "	2	" " " 20 "	2
" 1r " " 54 "	1	Briggen 1r Cl. ... " 18 "	10
" 2r " " 44 "	11	" 1r " ... " 10 "	4
" 2r " " 38 "	2	" 2r " ... " 14 " (Wijfs) ..	5
" 2r " " 32 "	1	" 2r " ... " 8 "	1
" rasirte	3	Schooner-Briggen " 6 "	11
Kuil-Corvetten " 28 "	6	" " " 5 "	1

Außerdem:

14 Dampfschiffe, 2 Instructions-Fahrzeuge, 3 Transportschiffe, 10 Kanonenboote à 1 Mörser und 3 Kanonen, 35 Kanonenboote großen und 30 Kanonenboote kleineren Modells.

zusammen also 169 Fahrzeuge mit ca. 2200 Kanonen.

Im Budget der Jahre 1842 und 1843 stehen für den Marine-Stat die Summen von: 5,600,000 fl. = 3,111,111 Rthlr. 2 Ggr. 8 Pf. Preuß.

Zu Anfang des Jahres 1848 bestand diese Marine aus: 5 Linien-schiffen, worunter 3 im Bau begriffen, 3 Fregatten erster, 13 Fregatten zweiter Classe und 2 rasirten Fregatten, 15 Corvetten, 20 Briggen und Wijfs, 12 Schooner-Briggen, 11 Schoonern, 16 Dampfern und 90 kleineren Schiffen, im Ganzen also aus 179 Fahrzeugen, von denen 16 im Bau begriffen, 61 im activen Dienste und der Rest abgetakelt war.

An der Spitze der Flotte steht ein Admiral, außerdem giebt es 3 Vice- und 4 Contre-Admirale, 23 Capitains, 32 Capitain-Lieutenants, 105 Lieutenants erster und 184 Lieutenants zweiter Classe.

8) Kriegsmarine Belgiens.

Bestand um das Jahr 1847:

Fregatten.....	2	Kanonier-Goeletten ..	4
		Kanonier-Schaluppen..	8

mit zusammen 84 Kanonen, und Goelette „Louise“ mit 10 Kanonen,
also zusammen 14 Segelschiffe.

9) Kriegsmarine Portugals.

Für das Finanzjahr 1848/49 wird folgender Etat aufgestellt:

Linien Schiff oder Fregatte	Briggen	6
im halben Kriegszustande 1	Postschiffe	6
Corvetten	Transportschiffe	2
	Dampfer	3
also 18 Segel- und 3 Dampfschiffe.		

10) Kriegsmarine Spaniens.

Bestand um das Jahr 1848:

Linien Schiffe	13	kleine Fregatten	6
		kleine Kriegsdampfer	3

11) Kriegsmarine Sardinien's.

Bestand um das Jahr 1848:

Im Ganzen 28 Fahrzeuge, darunter:

Fregatten	4	Kriegsdampfer	4
-----------	---	---------------	---

12) Kriegsmarine Neapels.

Linien Schiff	1	Fregatten	5
		Kriegsdampfer	14

13) Kriegsmarine Dänemarks.

Die dänische Kriegsflotte besaß im Jahre 1845:

Linien Schiffe à 84 Kan.	5	Corvetten... à 32 Kan.	1
" " 66 "	1	" " 20 "	3
(1 v. 84 Kanonen auf d. Stapel)		(1 v. 20 Kanonen auf d. Stapel)	
Fregatten.. à 48 Kan.	2	Briggen... à 16 Kan.	2
" " 46 "	4	" " 12 "	2
" " 40 "	2	Schooner	3
Butter	3		

zusammen also 28 Segelschiffe.

Außerdem:

4 Kriegsdampfer von je 40, 80, 160 und 200 Pferdekraft, und eine Ruderflotte von 40 Bomben-Kanonenschaluppen und 42 Kanonenschaluppen.

Die etatsmäßige Besatzung der Linienschiffe, Fregatten, Corvetten und Briggen hat im Ganzen eine Stärke von 4200 Mann für den Frieden und 5200 Mann für den Krieg; außerdem 600 Mann und resp. 1200 Mann Soldatesque.

Im Jahre 1847 umfaßte die königl. Marine folgende Schiffe:

Linienschiffe.....	6 mit zus. 486 Kan.	Kutter.....	3 mit zus. 10 Falconetten
Fregatten.....	8 " " 360 "	Dampfschiffe.....	5 mit zus. 510 Pfr.
Corvetten.....	3 " " 72 "	Kanonenboote.....	86
Briggen.....	4 " " 56 "	Transportschiffe..	6 " " 3051 C.-L.
Schooner.....	3 " " 10 "		
	u. 8 Falconetten		

zusammen 124 Fahrzeuge mit ca. 1178 Kanonen.

Außerdem:

Postdampfschiffe.....	3	Zoll-Kreuzfahrzeuge..	18 f. Königreich
Bugfir-Dampfschiff..	1 f. Königreich	" "	20 f. d. Herzogth.
" " ..	1 f. d. Herzogthümer	Leuchtschiffe.....	3 f. Königreich
		"	1 f. d. Herzogth.

Das dänische Staats-Budget führt die Summe von 1,000,000 Rthlr. = 750,000 Rthlr. Preuß. als Normal-Jahresausgabe für die Staatsmarine auf.

Die dänische Kriegsflotte hat folgenden Mannschafts-Stat:

für ein Linienschiff v. 84 Kanonen:	für eine Corvette v. 20 Kanonen:
im Frieden 498 M. Besatzung	im Frieden 113 M. Besatzung
" Kriege 665 " "	" Kriege 128 " "
für eine Fregatte v. 46 Kanonen:	für eine Brigg v. 12 Kanonen:
im Frieden 277 M. Besatzung	im Frieden 73 M. Besatzung
" Kriege 354 " "	" Kriege 79 " "

20,000 Seewehrpflichtige sind disponibel. Sie werden eingetheilt in Ganzbefahrene, Halbbefahrene, Seegewohnte und Nichtseegewohnte. Die See-Limitsdistracte zur Recrutirung liegen an der Seeküste hin. Mit dem sechszehnten Jahre beginnt die Pflichtigkeitkeit der Landbewohner und der, Fischerei treibenden Stadtbewohner.

14) Die Kriegsmarine der Türkei

besteht aus 31 Fahrzeugen mit zusammen 1902 Kanonen.

15) Die Kriegsmarine Aegyptens

besteht aus 20 Fahrzeugen mit zusammen 1469 Kanonen.

Tabellarische Zusammenstellung der fremden Kriegsflotten.

Eine Zusammenstellung dieser fremden Flotten würde folgenden allgemeinen Kriegsflotten-Bestand liefern:

Es halten:	Segelfahrzeuge	mit Kanonen	Dampfschiffe
b. Vereinigten Staaten v. Nordamerika	59	7,300	8
Rußland	126	10,397	8
Frankreich	348	8,116	61
England	671	16,243	98
Schweden	458	2,000	2
Norwegen	198	540	—
Holland	155	2,200	14
Belgien	14	—	—
Portugal	18	—	3
Spanien	22 (?)	—	—
Sardinien	28	—	—
Neapel	20	—	—
Dänemark	119	1,178	5
Türkei	31	1,902	—
Aegypten	20	1,469	—

Deutsches Kriegsmarine-Project.

Deutschland steht diesen kriegsgerüsteten Mächten ohne Kriegsmarine zum Schutze seiner Flotten, seiner Küsten und seines auswärtigen Handels gegenüber, denn die Kriegsschiffe Oesterreichs, 3 Fregatten, 2 Corvetten, 5 Briggen, 2 Goeletten, 8 Kanonenboote und 1 Dampfer, und 1 preussische Corvette, sind Alles, was an mobilen Kriegsschiffen deutsche Staaten besitzen. Daß durch solch kleines Geschwader 3000 deutsche Handelschiffe nicht gedeckt, langgebedhnte Küsten der Nordsee, der Ostsee und des adriatischen Meeres nicht bewacht und die über die ganze Erde gestreuten Handels-Etablissements nicht unterstützt werden können, wurde auch bisher von den deutschen Regierungen genugsam anerkannt, aber es fehlte den einzelnen die Kraft, Flotten zu schaffen, dem einigen Deutschland wird dieses ein Leichtes sein.

Um eine Kriegsmarine halten zu können, sind uns zwei Dinge vor allen anderen nothwendig, zuerst nämlich eine Seeküste, an der sie stehen und sich bewegen kann, und dann die Volkskraft, die das Flottenmaterial und die Flottenbesatzung zu schaffen und zu unterhalten vermag; daß beide Dinge dem deutschen Bundesstaate nicht fehlen, werden wir zu zeigen suchen.

Fahrwasser und Hafenplätze an den deutschen Küsten.

Die Nordseeküste des germanischen Continents ist bekanntlich ihrer vielen Untiefen und Sandbänke wegen sehr gefährlich zu befahren und es giebt wenig sichere Einlauf-Plätze für die Schiffe, welche durch die Stürme getrieben und von den eigenthümlichen Meeresströmungen, welche zwischen Nordschottland und Norwegen und denen, welche durch den Canal in die Nordsee hineinbrechen, ergriffen werden.

Hat der Schiffer, welcher den Canal passirt, die englischen Sandbänke mit ihren Leuchttürmen hinter sich, so trifft er zunächst an der Küste Belgiens die flämischen Banken, die nur schmale Einfahrten zu den Seeplätzen gewähren, welche schlecht betont und beleuchtet sind, wenn sie auch gute Boosten haben; dann kommt die holländische Küste mit der Goeree, der Einfegung von Rotterdam und Dordrecht, welche bei hoher Fluth nur 17 Fuß Wasser hat; mit dem Schulpemat, welches sich hart an der Küste von Nordholland hinzieht und beim Nieuwendiep, dem Vorhafen Amsterdams, endet. Es hat ein Fahrwasser für Schiffe des größten Tiefganges; mit dem Nordegat, welches durch die gefährliche Sandbank „die Haaks“ von dem Schulpemat getrennt wird.

Die Südersee ist für tiefgehende Schiffe nicht zu befahren, weshalb von Nieuwendiep nach Amsterdam ein Canal gegraben ist, welcher ein Fahrwasser für Schiffe von 16 Fuß Tiefgang hat.

Vom Texel an wird die Küste reiner, und hat, etwas vom Lande entfernt, für große Schiffe einen guten Ankergrund; kleinere Schiffe können in die einzelnen Seelöcher kommen.

Das friesische Gat zwischen Ameland und Schiermonnikoog bildet nur für kleinere Schiffe ein Seeloch.

Die Mündung der Ems mit den vier Seelöchern, der Westerems, Nordwesterems oder Strandgat, Osterems und Homegat.

Die Westerems ist gut betont und breit, hat aber an der niedrigsten Stelle nur eine Tiefe von 22 Fuß Wasser, die bei Seegang nicht genügt.

Das Strandgat, nur durch eine kleine Untiefe von der Westerems getrennt, hat an den seichtesten Stellen noch 37 Fuß Wasser, soll aber leider noch nicht betont sein. Das Vorkumer Feuer leuchtet dem Schiffer bei der Einfahrt in dieses Seeloch, und das Vorkumer Riff schützt den Liegeplatz vor dem Seegange. Es soll diese Einfahrt die beste der deutschen Nordseeküste sein. Englische Linienschiffe ankerten hier zur Zeit der französischen Occupation.

Die Osterems ist breit und gut betonnt; hat aber an der seichtesten Stelle nur 24 Fuß Wasser.

Das Hanegat, breit und gut betonnt, ist nur von kleinen Schiffen zu befahren.

Die Emdener Rade, $\frac{1}{2}$ Meile vor der Stadt, bietet Schiffen von 1000 bis 1200 Tonnen einen sicheren Liegeplatz.

Das Fahrwasser der Jade, an der oldenburgischen Küste, ist nur in der Mitte für größere, scharf gebaute Schiffe tauglich; wird aber durch Ausbaggern vervollkommen werden können.

Die Mündung der Weser wird sehr unsicher gemacht durch weit in die See hineinreichende Sandbänke und Untiefen. Um einen sicheren Liegeplatz an der hannoverschen Küste, an der das Hauptfahrwasser sich hinzieht, zu erlangen, oder in Bremerhaven einzulaufen, müssen Stellen passiert werden, welche bei mittlerer Fluthhöhe nicht mehr als 19 Fuß Wassertiefe haben.

Die Mündung der Elbe. Dieselben Sandbänke, welche die Einfeglung in die Weser gefährlich machen, werden der Elbe zum Theil eben so gefährlich. Es sind dieses die Sände, die hinter Helgoland anfangen und so viele Schiffe an der hannoverschen, holsteinischen und schleswiger Küste zum Scheitern bringen. Für die Elbe besonders sind Schaarhörnriff und Vogelsand die gefährlichsten. Hinter Schaarhörnriff brennen die Leuchtfener der Insel Neuwerk. Die Elbe hat zwei Einfeglungen. Die eigentliche Elbe ist gut betonnt und durch zwei Feuerschiffe bezeichnet. Die Cuxhavener Rade, welche an derselben liegt, ist durch einen Leuchthurm bezeichnet.

Cuxhaven scheint sich wohl für eine Marinestation zu eignen, zumal es am Ausflusse der Elbe, als dem für den Seehandel bedeutendsten Flusse Deutschlands liegt, indessen will es uns scheinen, als ob das Wasser daselbst schon zu süß ist, und bekanntlich im süßen Wasser die Schiffe der Fäulniß bei weitem mehr ausgesetzt sind, als im Salzwasser. Uebrigens fällt die Wassertiefe bis Cuxhaven nicht unter 42 Fuß.

Die Mündungen der Eider sind sehr gefährlich zu passieren und haben im Ganzen auch nur ein schlechtes Fahrwasser.

Die Rade bei List auf der schleswiger Insel Sylt scheint als Stationsplatz für deutsche Kriegsschiffe an der Nordsee der am meisten passende Ort zu sein, denn die Insel Sylt hat hier eine fünf Meilen lange, reine Küste und der an obiger Rade liegende f. g. Königshafen soll sich mit ca. 200,000 Rthlr. zu einem schönen sicheren Kriegshafen machen lassen, so wie die hohen Ufer der Insel einen

passenden Platz für Arsenale und Fortificationswerke gewähren. Dänische Kriegsflotten lagen hier früher häufig. Wie uns Schiffer versichert haben, müßte die Küste von Sylt, so wie die von dem nahegelegenen Ahrum erleuchtet werden, und wäre der hinterliegende Humber Hafen mit dem zu ihm führenden Fahrwasser keiner Verbesserung fähig und das Interesse nicht werth, welches bislang die dänische Regierung ihm zugewandt. Diese wären nun etwa an der deutschen Nordseeküste die Plätze, welche als Stations- und Einlaufplätze für deutsche Kriegsschiffe die größte Beachtung verdienen. Die größeren Schiffe der deutschen Flotte müßten nothwendigenweise hauptsächlich ihre Station an der Nordsee erhalten, weil dieses ein offenes Meer ist; wogegen die Ostsee, ein geschlossenes Meer, besonders die Kanonenboote und leichteren Dampfschiffe der Flotte aufnehmen müßte.

Was nun die Hafenplätze an der deutschen Küste der Ostsee betrifft, so sind hier vorzüglich bemerkenswerth:

Der Flensburger Meerbusen mit einem Fahrwasser von 72 bis 90 Fuß.

Die Kieler Bucht bietet den schwersten Schiffen ein geräumiges und tiefes Hafenbassin, welches ganz in's Land hinein geht und leicht zu vertheidigen ist. Als Nothhafen für eine deutsche Kriegsflotte ist sie gewiß sehr brauchbar; liegt aber zu lange im Eise, als daß sie für einen Stationsort der Flotte passe.

Die Rade von Travemünde, der alte berühmte Stationsplatz für die früher das Meer beherrschende hanseatische Kriegsflotte, wird auch gewiß jetzt noch nicht auf eine Rolle verzichten wollen, die sie früher so glänzend gespielt. Hier haben wir auch einen Platz der Ostsee, welcher nicht lange im Eise liegt. Die Tiefe des Fahrwassers und die Sicherheit des Platzes sollen übrigens manches zu wünschen übrig lassen.

Der Hafen von Wismar ist ein alter Kriegshafen und hat früher manchen feindlichen Angriff gut ausgehalten. Der Hafen wird durch die vor demselben liegende Sandbank „Hamibal“ geschützt. Zum Hafen führt ein Fahrwasser von 19 bis 24 Fuß Tiefe. Der Untergrund ist sicher. Der Eingang zum Hafen kann durch Batterien auf der Insel Poel und auf dem Festlande gedeckt werden.

Die Ankerplätze bei Stralsund und Wolgast sind für die Küstenflotte der leichten Dampf- und Kanonenboote sehr geeignet.

Die Küste der Insel Rügen wird auch vielfach als für die Stationirung einer deutschen Kriegsflotte geeignet angeführt; indessen wenn sie auch die nöthigen Ankerplätze besitzt, wo 30 bis 40 Fuß Wassertiefe

ist, so würde doch immer die isolirte Lage der Insel in vielfacher Beziehung einer solchen Stationirung widerrathen.

Swinemünde vor Stettin könnte allenfalls einen Stationsplatz für mittelmäßige Schiffe geben, und kann die Swine, jetzt schon auf 21 Fuß Fahrwasser gebracht, noch einige Fuß mehr ausgetieft werden.

Die Bucht zwischen Hela und Danzig und der Busen bei Königsberg eignen sich ihres ewigen Eises wegen nicht zu Stationsplätzen, haben nur an einigen Stellen 20 Fuß Wassertiefe und verschlammten sehr. Uebrigens müßte gut für die Landfortificationen an den Ausläufen der Haffs gesorgt werden, und leichte Segelfahrzeuge, kleine Dampfer und Kanonenboote müßten hier die Verbindung der befestigten Plätze, Danzig, Pillau, Königsberg und Memel unterhalten. Die exponirte Lage dieser Küste gegen Rußland verlangt dieses dringend.

Ein schlimmer Umstand für alle Stationsplätze einer deutschen Kriegsflotte an der Ostsee ist, daß der Eingang in die Ostsee von den Küsten des Sundes und der Belte beherrscht wird, und Dänemark somit den Schlüssel zur Ostsee hat.

Was unsere süddeutsche Küste betrifft, so finden wir am Ende des adriatischen Meeres neben Triest den schönen Hafen von Ruja, der an den seichtesten Stellen freilich nur 24 Fuß Wasser hat, indessen in dieser Beziehung leicht zu verbessern ist, wie er in anderer Beziehung schon jetzt eine vor Winden ziemlich gut geschützte Lage hat. Die Fortificationswerke vor der Mündung von Triest müssen noch bedeutend verstärkt, und der Liegeplatz für die Schiffe an Triest selbst mehr gedeckt werden.

Am ungarischen Küstenlande befinden sich auch einige sehr schöne Liegeplätze bei Fiume und Buccari, allein hierüber kann Deutschland jetzt nicht disponiren.

Für die Plätze des adriatischen Meeres ist es ein Uebelstand, daß der Zugang zu diesem Meerbusen des mittländischen Meeres von den jonischen Inseln ab beherrscht wird.

Die Küstenplätze, welche für Stationsplätze unserer Kriegsmarine auserschen sind, müssen durch Strandbatterien gehörig gedeckt werden, damit unsere Schiffe, welche in dieselben einlaufen, und die Vorräthe des Marinematerials, welche dort aufgehäuft werden, vor dem Feuer der feindlichen Schiffe bewahrt sind. Weil nun aber feindliche Flottillen Mannschaften und Geschütze an's Land bringen können, so müssen dergleichen Kriegshäfen nicht bloß von der Seeseite mit Batterien versehen sein, sondern auch einen Kranz von Landfortificationen besitzen, durch welche das

Annähern des Feindes gehindert oder doch wenigstens aufgehalten werden kann, bis eine genügende Landarmee angerückt ist. Unsere Kriegshäfen der Nordsee an der Rister- oder Cuxhavener Munde werden immer leicht von einer feindlichen Flotte überrascht werden können, ohne gleich den nöthigen Zuzug von Landtruppen zu haben. Man muß also hier wenigstens solche Vorkehrungen treffen, daß die feindlichen Truppen so lange von der Besatzung des Kriegshafens beschäftigt werden, bis ein Armeecorps des mobilen Landheeres zum Ersatz heranrückt, oder die Bataillone der Volksbewaffnung Schleswig-Holsteins oder Hannovers sich formirt haben.

Werfte und Plätze zur Anlegung von Docks für die Erbauung der Kriegsschiffe finden wir genug an unsern Küsten, und Baumeister werden wir, wenn wir sie gut bezahlen wollen, auch finden.

Von den Plänen, wie der Anfang mit der Erbauung einer deutschen Marine gemacht werden soll, führen wir nur einige der wichtigsten an. Der Ausschuß der Fünfziger des s. g. Vorparlaments in Frankfurt trug im Mai 1848 beim Beginn des Krieges mit Dänemark auf Armirung der Küste durch Strandbatterien, Armirung von Kauffahrern und Ausrüstung von Kanonbooten an, und schlug einen Marinecongreß in Hamburg vor, der auch stattgefunden hat. Der Marine-Ausschuß der Reichsversammlung verlangte später 6 Mill. Rthlr. zur Anschaffung von 2 Segelfregatten, 4 Segelcorvetten, 6 Dampfern und 20 Kanonenbooten.

Herr Slo man, der erste Schiffsrheder Hamburgs, rieth zur Anschaffung von 2 Segelfregatten, 2 Schrauben-Dampffregatten von je 30 Kanonen, 6 anderen Dampfschiffen von je 2 Kanonen und glaubte dieses mit 2 Mill. Rthlr. herstellen zu können.

Was die Armirung von Handelsfahrzeugen betrifft, wie sie s. Z. in Hamburg von Sachverständigen vorgeschlagen wurde, so muß man bei der Auswahl der zu armirenden und stärker auszurüstenden Fahrzeuge sehr behutsam zu Werke gehen. Erinnert sich der Leser der am Schlusse des vorigen Capitels mitgetheilten Tabelle, so weiß er, über welche Schiffe l. F. die deutsche Handelsmarine etwa zu gebieten hat. Von den 105 Fregatten sind aber bei weitem nicht alle für den Kriegsdienst tüchtig, denn wenn sie auch einiges Geschütz tragen können, so sind doch viele von ihnen zu schlechte Segler. Mit mehr Gewißheit kann man schon auf die Brauchbarkeit der Briggen und Schooner, vorzüglich der letzteren, schließen, da sie in der Regel gute Segler sind, dagegen können sie aber nur sehr wenig Geschütz tragen. Indessen immer nur als Nothflotte können wir die Armirung von Handelsfahrzeugen der Art billigen.

Mit einem andern Plane trat der Schiffbauer Herr Siemens

auf, welcher proponirte, Deutschland müsse Schooner, Schoonerbriggen und Fregatten nach Kriegsschiffsmodellen bauen und diese während des Friedens zu Auswanderertransporten benutzen oder sie den Kaufleuten und Rhedern zur Disposition gegen Jahresmiete stellen, um im Frieden für diese Schiffe etwas zu thun zu haben und Geld mit denselben zu verdienen. Ein Plan, der wohl Beachtung verdient, wobei aber zu bemerken ist, daß solche Schiffe doch nur zur Ergänzung einer mobilen, stets armirten Kriegsmarine dienen könnten.

Ein anderer Plan geht dahin, Privat-Rhedern von Staatswegen Prämien auszuzahlen für die Construction von Fahrzeugen, welche auf Requisition der Regierung der Kriegsmarine einverleibt werden könnten. Für eine Ergänzungsflotte ein ebenfalls nicht übler Plan.

Ein Herr Kruse in Stralsund hat einen Plan zur Erbauung von Dampffregatten und Kanonenbooten entworfen. — Verständig behandelt auch die Brochüre über Errichtung einer deutschen Seemacht vom Rath Rintell in Breslau diesen Gegenstand.

Was nun die Besatzung der Kriegsmarine betrifft, so sind mit Leichtigkeit in unseren Küsten-Districten 20,000 Seeleute zum Dienst auf der Flotte aufzustellen. Für die Flotte brauchen wir indessen nur eigentliche Seeleute, die man in der Handhabung der Waffen genugsam einüben kann, und Seeartillerie-Mannschaft. Um des Himmelswillen nur nicht die Flotte mit Landtruppen-Besatzung belästigt. Einmal ist nie ein gutes Einverständniß zwischen gewandten Seeleuten und steifen Soldaten möglich, außerdem beengen Soldaten nur die Räumlichkeiten, ohne viel zu nützen. Als Schiffspolizei auf unseren Kriegsschiffen werden wir sie nicht nöthig haben, weil die von uns aus den Küstendistricten ausgehobenen Seeleute des deutschen Bundes nicht den aufrührerischen Geist der gepreßten englischen mit an Bord bringen werden. Hüten wir uns ja, dem practischen Seemann unpractische Einrichtungen vorzuführen. Er hat ein scharfes Urtheil und vielfache Gelegenheit, das Brauchbare von dem Unbrauchbaren und bloß Pästigen zu unterscheiden, und nimmer wird ein guter Geist in unsere Marine-Besatzung kommen, wenn die Einrichtungen im Dienste selbst nicht bezeugen, daß die Marine-Verwaltung Ordnung und Zweckmäßigkeit mit der Humanität zu verbinden weiß.

Wäge immer die deutsche Kriegsflotte zeigen, daß erst die Zeit war, in der sie entstand, und daß es der Drang der deutschen Nation nach Recht und Freiheit war, der sie erzeugte.

Wir theilen hier einen vom Herrn Stammann in Hamburg gegebenen Ueberschlag der etwaigen Erbauungskosten einer Kutter-Brigg

von 12 Stück 18-pfündigen kurzen Kanonen mit, um zu zeigen, was im Einzelnen die Erbauung eines solchen Fahrzeuges kostet:

Erbauungskosten einer Kriegs-Kutter-Brigg.

1) Sämmtliche Zimmerarbeit, Pumpen etc.	Ert. \mathcal{L}	53,000
2) Kupferbeschlag	"	5,600
3) Combüse nebst Inventarium etc.	"	1,800
4) Malerarbeit für das ganze Schiff etc.	"	600
5) Blockmacherarbeit nebst Eisenbeschlag	"	1,400
6) 3 Boote nebst Zubehör ohne Segel	"	680
7) vollständiges doppeltes Stellschiff nebst Sessel der Boote, Flaggen, 80 Gängematten	"	8,047
8) 3 Anker nebst 2 Ketten u. 3 Warp-Anker	Beo. \mathcal{L}	2,850
1 Ankertau, 18 zöll.	"	950
	Beo. \mathcal{L}	3,780 à 25 pCt.
9) Sämmtliches Tauwerk	"	5,000 à 25 "
10) Schiffsballast ca. 80,000 T. à 70 Ert. \mathcal{L} pr. 1000 T.	"	5,600
Runde Summe	Ert. \mathcal{L}	88,000 à 25 "
11) Armirung	Beo. \mathcal{L}	70,400
	"	22,000
	Total Beo. \mathcal{L}	92,400
12) Honorar des Schiffs-Architekten 4 pCt. von der Bau Summe	"	3,496
	Beo. \mathcal{L}	95,896
13) Zuschlag von 10 pCt. für unvorhergesehene Sachen etc.	"	10,000
	Beo. \mathcal{L}	105,896

Nath Winkel führt an, daß im Jahre 1805 in England gekostet habe:

	in Bau und Ausrüstung	in jährl. Unterhaltung
1 Linienschiff ersten Ranges ..	80,000 £ = 560,000 Rthlr. Pr.	285,600 Rthlr.
1 bezgl. von 80 Kanonen ...	62,000 " = 431,000 "	193,200 "
1 bezgl. von 70 Kanonen ...	46,500 " = 325,500 "	176,400 "

Ferner schlägt er die Kosten anderer Schiffe nach aufgestellten Berechnungen folgendermaßen an:

1 Fregatte von 60 Kanonen kostet	216,000 Rthlr.
1 Corvette " 30 " "	79,000 "
1 Brigg " 18 " "	47,600 "
1 Dampffregatte von 540 Pferdekraft kostet	380,000 "
1 Dampfcorvette " 330 " "	230,000 "
1 Dampfsboot " 160 " "	120,000 "

Berücksichtigen wir nun das, was wir über unsere Küsten und Hafensplätze gesagt, wie dieselben den schweren hochbordigen Linienschiffen, welche ein Fahrwasser von wenigstens 23 Fuß Tiefe erfordern, nur wenig Gelegenheit zu guten Liege- und Einlauf-Plätzen gewähren; berücksichtigen wir ferner Deutschlands politische Lage den übrigen Großmächten gegen-

über, wie es keine auswärtigen Besitzungen zu vertheiligen, keine Militairposten mit schweren Schiffen zu besetzen hat, und seinen Landeskindern und Handelsinteressen im weit entfernten Auslande besser mit schnellsegelnden Fregatten als mit schwerfälligen Linienschiffen zu Hilfe kommen kann; bedenken wir ferner den ungeheuren Aufwand von Kosten und Menschen, den das Halten einer Linienslotte bedingen würde, so müssen wir die Ansicht derjenigen theilen, die nur schwere Fregatten für uns als die schwersten Schiffe einer deutschen Kriegsmarine fordern. Für unsere Nord- und Ostseeflotte würde dann wohl folgender Etat zu vereinbaren sein:

30 Fregatten à 60 Kanonen zusammen 1,800 Kanonen

30 Corvetten à 30 " " " 900

40 Briggen à 18 " " " 720

100 große Segelschiffe mit zusammen... 3,420 Kanonen

Dann an Dampfschiffen:

18 Dampffregatten à 540 Pferdekraft

16 Dampscorvetten à 330 " "

25 Dampfboote à 160 " "

Die Dampffregatten von 450 bis 800 Pferdekraft können 20 bis 40 Kanonen tragen, die Dampscorvetten von 220 bis 330 Pferdekraft 10 bis 16 Kanonen, und Dampfboote von 160 Pferdekraft 6 Stück schweres Geschütz, darunter einen Achtzigpfünder. Die Baukosten dieser sämtlichen Schiffe würden sich nach obigen Berechnungen auf 24,274,000 Rthlr. belaufen. Etatsmäßig wird diese Flotte aber der Ausbildung der Mannschaft und Officiere wegen erst in ca. 28 Jahren werden können, und würde man darum in den ersten 12 Jahren jährlich 1,011,500 Rthlr., in den späteren 16 Jahren jährlich 760,000 Rthlr. als Baukosten für jene Schiffe im Marinebudget aufzunehmen haben.

Außer jenen Schiffen müßten dann aber noch mehrere kleinere Schnellsegler, wie Schooner à 8 bis 10 Kanonen, Kutter u. s. w. von der allgemeinen deutschen Marine-Verwaltung gehalten werden, sowie etwa 200 Kanonenboote im Dienste der einzelnen Staaten zur speciellen Küstenvertheidigung erforderlich sein würden.

In der Unterhaltung würde nach den Berechnungen des Herrn Rintel jene Flotte kosten:

30 Fregatten jährlich à 216,000 Rthlr. = 6,480,000 Rthlr.

30 Corvetten " " 172,000 " = 5,160,000 "

40 Briggen " " 42,480 " = 1,699,200 "

18 Dampf-Fregatten " " 280,000 " = 5,040,000 "

16 Dampf-Corvetten " " 171,000 " = 2,736,000 "

25 Dampfboote " " 90,000 " = 2,250,000 "

Total... 23,365,200 Rthlr.

Rechnen wir nun die nöthigen Hafen- und Werstarbeiten zu der Gesamtsumme von 18,000,000 Rthlr. und vertheilen sie auf 12 Jahre, innerhalb welcher Zeit die Arbeiten vollendet sein müßten, so kämen zu den oben angeführten jährlichen Kosten für die ersten 12 Jahre noch 1,500,000 hinzu, und müßten wir so in dieser Zeit für Schiffs- und Hafenbau 2,511,500 Rthlr. verausgaben.

Was nun die Unterhaltung der Flotte selbst anbetrifft, so würde sich dieses natürlich in jedem der nächstfolgenden Jahre nach dem Bestande der Schiffe richten. — Bei einem vollständigen Etat der 30 Fregatten u. s. w. würde in Friedenszeiten das Marinebudget für Unterhaltung der Flotte doch wenigstens $\frac{1}{3}$ der vorhin veranschlagten Summe, mithin ca. 8,000,000 Rthlr. verlangen; die Kosten für die Unterhaltung der Häfen, Arsenalen, der Admiralität, der Proviante, Vorräthe, Schulen und Invaliden, für die Ergänzung der abgehenden Schiffe u. s. w. würden in dieser Summe noch nicht mit einbegriffen sein. Man sieht, bedeutende Geldopfer muß eine Nation, wie die unsrige, bringen, wenn sie irgend eine Rolle unter den Großmächten spielen will; aber es sind nicht allein Geldopfer, welche gebracht, sondern auch gewaltige Anstrengungen, welche gemacht werden müssen, um die für die Flotte nöthigen Mannschaften zu erziehen und auszubilden.

Für obigen Marineetat wären nämlich erforderlich: Als Kriegsbedürfniß mit der Reserve 68,750 Mann; an disponibler Mannschaft mit $\frac{1}{4}$ Vermehrung 49,166 M.; die regelmäßige Inscription würde umfassen 59,000 M.; das Friedensbedürfniß würde sein 17,000 M.; die disponible Mannschaft 11,800 M.; mit einem Zuschuß von ca. 20,000 M. im Kriege, und 5000 M. im Frieden aus der jungen Mannschaft der eigentlichen Landmilitair-Stellung, und durch Verwendung sämmtlicher Seeleute und Seefischer der deutschen Küste in einzelnen Aushebungen für den Marinedienst, wird die contingentmäßige Mannschaft der Seeleute der Kriegsflotte ohne der Handelsmarine die nöthige Mannschaft zu entziehen, gestellt werden können. Haben wir in dem Vorhergehenden keine Rücksicht auf unsere deutsche Südküste, auf die Häfen und Küstenstrecken Oesterreichs am adriatischen Meere genommen, so geschah dieses vorzüglich darum, weil die dortigen dynastischen Verhältnisse noch zu wenig geordnet sind und die Stellung Oesterreichs und seiner Provinzen zu Deutschland noch nicht in der Klarheit erscheint, daß Berechnungen über die Größe einer demnächstigen süddeutschen Kriegsmarine schon jetztfüglich angestellt werden könnten.

Oesterreichs jetzige Kriegsmarine verdankt ihre Entstehung der alten Flotte Venedigs, die, nachdem Venedig mit dem österreichischen Kaiserstaate verbunden war, die österreichische Flagge bekam. In wie weit Oesterreich der deutschen Sache zugethan sein, und sein Escadre, im Frühjahr 1848 nur aus 3 Fregatten, 2 Corvetten, 5 Briggen, 2 Goelleten, 8 Kanonenbooten und 1 Dampfboot bestehend, mit der deutschen Flotte vereinigen wird, ist schwer zu sagen.

Zweiter Abschnitt.

Der Seehandel.

I. Der Seehandel Deutschlands.

1) Oesterreichs Seeverkehr.

Der Seeverkehr Oesterreichs muß sich auf die österreichischen Küstländer des adriatischen Meeres beschränken und concentrirt sich für die deutschen Länder dieser Monarchie in Triest. Dieser Hafenplatz ist bekanntlich ein Freihafen und als solcher außerhalb des österreichischen Zollverbandes. Er bildet also in der Handelsstatistik ein Reich für sich und wird darum auch in dem Nachfolgenden, unter Ein- und Ausfuhr, die Bewegung der Waaren nach dem Inlande und der See über die Grenzen des Triester Freihafen-Bezirktes verstanden.

Im Jahre 1846 gestaltete sich hier der Verkehr folgendermaßen:

Triest's Schiffahrt.

Von und nach	Angekommen.		Abgegangen.	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
der Türkei	268	35,951	258	40,062
Großbritannien	113	30,029	152	45,267
beiden Sicilien	450	34,637	442	37,213
dem Kirchenstaat	486	25,545	434	26,853
Griechenland	100	12,631	177	27,601
Brasilien	101	25,906	26	7,605
Aegypten	57	14,245	47	11,137
den Vereinigten Staaten	37	13,892	17	7,570
Frankreich	71	11,801	53	9,456
Algier	9	1,185	83	19,774
den übrigen französischen Besitzungen	6	1,305	5	1,198
Rußland	54	11,941	19	4,775
der Moldau	102	16,128	1	108
	1854	235,196	1714	238,619

5 *

Von und nach	Angekommen.		Abgegangen.	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Transport...	1854	235,196	1714	238,619
der Wallachet.....	102	15,878	—	—
den Niederlanden	36	6,410	28	5,706
den spanischen Besitzungen in Amerika	46	11,558	—	—
den Ionischen Inseln.....	21	2,382	68	6,267
Belgien.....	13	2,875	26	5,188
Malta.....	11	1,169	37	5,182
Sardinien	20	2,955	12	2,207
den Hansestädten.....	10	1,666	16	3,181
Spanien.....	12	1,523	11	1,921
Toskana	9	1,504	8	1,350
Preußen	—	—	10	2,111
den Barbareßen.....	1	103	8	1,361
Schweden und Norwegen	9	1,202	—	—
Sumatra	3	1,176	—	—
Portugal.....	5	775	1	124
Gibraltar.....	2	254	1	377
St. Domingo	3	548	—	—
Venezuela	4	460	—	—
holländ. Ostindien	—	—	1	360
Ostindien und China.....	1	339	—	—
britt. Ostindien	1	338	—	—
Dänemark	1	113	1	149
Mexico	1	249	—	—
Chili	1	233	—	—
verschiedenen Häfen	9	1,579	68	9,109
östr. Häfen	6,436	220,517	6,638	235,126
Zusammen	8,611	511,002	8,648	518,338

Der Flagge nach vertheilen sich obige Schiffe, wie folgt:

Flagge	Angekommen.		Abgegangen.	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Griechische	305	44,167	309	46,409
Neapolitanische	418	31,313	407	26,241
Nordamerikanische.....	61	20,394	61	22,891
Päpstliche	377	20,829	369	20,406
Englische.....	82	16,386	83	17,993
Schwedisch-Norwegische	37	7,564	41	9,714
Sardinische	33	5,718	34	6,961
Russische.....	31	6,342	27	5,856
Niederländische	25	3,958	21	3,472
Dänische	24	3,533	24	3,856
Französische	24	3,242	26	3,727
Türkische	23	3,111	22	3,093
Ionische	31	3,252	30	2,827
Hanseatische.....	12	2,489	12	2,865
	1483	172,298	1466	176,311

Flagge	Transport...	Angekommen.		Abgegangen.	
		Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
		1483	172,298	1466	176,311
Spanische		10	1,625	9	1,435
Preussische		4	822	4	1,976
Wallachische		8	1,100	8	1,092
Hannoversche		3	508	3	603
Belgische		4	662	3	467
Toscantische		4	529	4	519
Samiotische		4	413	4	464
Mecklenburgische		1	187	2	393
Brasilianische		1	273	1	212
Moldauische		2	180	1	103
Olbenburgische		1	113	1	129
Oesterreichische		7,086	331,842	7,142	335,564
Zusammen		8,611	510,552	8,648	519,268

Aus der Zahl der mit Ladungen oder in Ballast angekommenen und abgegangenen Schiffe ergibt sich folgendes Resultat:

		Angekommen.			
		Von Oesterreich. Häfen.		Von fremden Häfen.	
		Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Oesterreichische Segelschiffe in Ladung		5,355	155,950	549	94,955
" " " Ballast		813	24,516	21	6,132
" Dampfsch. " Ladung		215	32,643	58	12,359
" " " Ballast		28	3,917	2	270
Fremde Segelschiffe " Ladung		7	415	1481	173,358
" " " Ballast		18	3076	19	1861
Zusammen		6,436	220,517	2,175	290,035

		Abgegangen.			
		Nach Oesterreich. Häfen.		Nach fremden Häfen.	
		Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Oesterreichische Segelschiffe in Ladung		3,921	129,850	474	89,716
" " " Ballast		2,406	62,095	37	3,558
" Dampfsch. " Ladung		230	34,294	59	14,081
" " " Ballast . . .		13	1,700	2	270
Fremde Segelschiffe " Ladung		26	2,206	1,198	139,257
" " " Ballast		42	4,981	239	35,935
" Dampfschiffe " "		—	—	1	325
Zusammen		6,638	235,126	2,010	283,142

Aus obiger Uebersicht der angekommenen und abgegangenen Schiffe, worunter die 79 Fahrten der Dampfboote auf der Linie von Triest—Fiume jedoch nicht begriffen sind, ergibt sich im Vergleich zu 1845, daß in

diesem Jahre 684 beladene Schiffe, von 55,976 Tonnen, mehr angekommen, und 660 beladene Schiffe, von 53,735 Tonnen, mehr abgegangen sind.

Triest's Handel.

Aus dem Gesamtverkehr dieses Plazes verdienen folgende Handelsbranchen hervorgehoben zu werden:

1) Das Baumwollen-Geschäft.

Sorten.	Einfuhr.	Ausfuhr.
Nordamerikanische.....	49,978 Ballen	53,559 Ballen
Westindische	7 "	7 "
Südamerikanische	977 "	1,258 "
Ostindische	4,219 "	4,009 "
Ägyptische	28,733 "	37,257 "
Levanter	4,571 "	5,491 "
Italienische.....	34 "	34 "

Der Verkehr Triest's mit Baumwolle ist, wie man sieht, sehr bedeutend. Nächst Havre ist Triest der größte Importeur von Baumwolle auf dem europäischen Continente. Die amerikanischen Sorten werden meist direct bezogen, so auch die ägyptischen und Levanter. Die ostindischen kommen meist auf indirectem Wege nach Triest.

2) Woll-Handel.

Sorten.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Vorrath 31. Decbr.
Lammwolle.....	585 Ballen	1,020 Ballen	45 Ballen
" gefaltete	1,015 "	1,450 "	15 "
Fabrikwolle, gewaschene	4,605 "	6,855 "	1,700 "
" ungewaschene	2,486 "	1,336 "	1,900 "
Matrasenwolle, gewaschene.....	6,000 "	8,190 "	1,940 "
" ungewaschene....	1,609 "	2,389 "	400 "

Was den Wollhandel Triest's im Allgemeinen betrifft, so pflegt er sich auf die ordinären Sorten zu beschränken. Die Hauptbezugsgegenden sind: die Türkei, Griechenland, die Länder am schwarzen Meere und Aegypten. Die Hauptabnehmer sind: England und Italien, und hier besonders der Kirchenstaat. Der Handel steigt indessen mit jedem Jahre, und wird, sobald die genannten Bezugsländer mehr Sorgfalt auf die Veredlung der Schaafe verwenden, gewiß zu einem blühenden Geschäft für Triest werden.

3) Der Colonialwaaren-Handel,

und zwar

a) Das Zucker-Geschäft.

	Rohzucker.	Gestöfener.
Einfuhr.....	521,442 Ctr.	104,191 Ctr.
Ausfuhr	516,214 "	102,896 "
Vorrath am 21. Decbr....	83,416 "	26,853 "

Der Zucker-Import und Export hat sich in den letzten Jahren beständig gehoben, namentlich wurden die Bezüge der inländischen Fabriken immer bedeutender, wozu außer anderen Umständen, auch die Zollermäßigungen bedeutend beitrugen. Rohzucker kommt theils direct, theils indirect von den Erzeugungsländern.

b) Das Caffee-Geschäft in 1846.

Sorten.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Vorrath 31. Decbr.
Rio de Janeiro.	125,101 Ctr.	132,106 Ctr.	32,245 Ctr.
St. Jago.....	36,406 "	40,461 "	8,560 "
St. Domingo ..	14,705 "	21,818 "	7,867 "
Javal.....	5,034 "	7,289 "	1,275 "
La Guayra....	8,737 "	10,317 "	1,950 "
Havana.....	7,505 "	8,553 "	4,845 "
Portorico.....	5,854 "	3,812 "	2,978 "
Bahia.....	5,810 "	4,398 "	1,742 "
Sumatra.....	818 "	568 "	310 "
Mokka.....	182 "	784 "	596 "
Santos.....	1,787 "	1,787 "	— "
Costarica.....	— "	45 "	— "
Manila.....	100 "	150 "	— "
Triage.....	92 "	92 "	— "
Zusammen	212,131 Ctr.	232,180 Ctr.	62,368 Ctr.

Die Einfuhr von Caffee hat sich in den letzten Jahren, namentlich nach der im Jahre 1844 erfolgten Einfuhrzoll-Ermäßigung stufenweis gehoben, und bleibt der Versorgung des Inlandes mit diesem Artikel noch ein großes Feld, da man sich in den österreichischen Staaten bis jetzt nur noch verhältnißmäßig wenig mit der Consumtion dieser Colonialwaare befaßt.

c) Sonstige wichtige Colonial-Artikel.

	Einfuhr.	Ausfuhr.
Pfeffer.....	21,357 Ctr.	21,470 Ctr.
Cacao.....	11,261 "	7,891 "
Cassia-Pigne.....	3,436 "	3,019 "
Gewürznelken.....	463 "	2,077 "
Ingwer.....	2,080 "	1,727 "
Piment.....	1,986 "	2,437 "
Zimmt.....	44 "	43 "

In sämtlichen Artikeln steigt die Consumtion des Inlandes beständig.

4) Der Metall-Handel.

	Einfuhr.	Ausfuhr.
Stahl.....	46,015 Risten	42,115 Risten
Weißblech.....	10,195 "	7,895 "
Eisen.....	3,334 Ctr.	2,994 Ctr.
Blei.....	23,970 Blöcke	25,170 Blöcke
Zinn.....	2,595 Scheiben	3,545 Scheiben
".....	103 Fäßchen	103 Fäßchen
Kupfer.....	6,200 Ctr.	6,300 Ctr.

Der Metall-Handel des Platzes ging in den letzten Jahren ziemlich unverändert seinen alten Gang. Spanisches Blei und schwedischer Stahl erfahren immer mehr Beachtung.

Die gesammte Ein- und Ausfuhr Triests repräsentirte in dem Verwaltungsjahre 1846 folgende Werthe in fl. C.-M.:

Herkunft u. Bestimmung	Einfuhr.		Ausfuhr.	
	Roh- Producte. fl.	Industrie- Producte. fl.	Roh- Producte. fl.	Industrie- Producte. fl.
Oesterreich. Küstenland	6,638,146	9,102,483	13,573,117	16,292,669
Algerien	—	—	51,854	321,907
Belgien	412,940	516,105	455,203	212,308
Barbaresten.	—	—	10,192	100,477
Brasilien.	9,286,916	379,170	363,247	70,048
Chili	900	49,267	—	—
Dänemark	20,930	—	41,832	7,587
Aegypten	317,595	4,134,533	200,996	1,552,944
Frankreich, atlant.	492,369	374,651	6,777	31,385
„ mittelländ.	943,291	1,440,309	918,972	698,741
Gibraltar	31,361	26,336	—	—
Griechenland	853,145	466,657	377,343	1,137,464
Großbritannien	1,861,131	14,166,182	2,625,545	2,338,270
„ Besitzung. in Asien	161,706	114,659	—	—
Hansestädte.	114,463	309,704	341,050	668,646
Holland	2,741,264	289,321	292,236	299,310
„ Besitzungen in Asien..	—	—	3,760	68,486
Ionische Inseln.	138,249	142,678	225,624	648,742
Kirchenstaat	1,265,983	3,009,844	1,405,192	4,222,131
Malta	98,173	231,393	117,239	171,332
Mexico	—	58,500	—	—
Moskau	1,114,072	46,681	582	1,684
Portugal.	194,683	92,656	—	—
Preußen	—	—	238,217	189,973
Rußland, am balt. Meer.	—	21,840	82,004	71,446
„ „ Schwarz. Meer..	838,090	473,161	81,552	183,325
Sardinien.	460,423	547,006	96,732	180,271
Schweden und Norwegen	242,600	58,024	—	—
Neapel.	4,746,445	405,593	441,069	1,132,813
Sicilien.	2,014,005	1,114,754	150,288	1,547,039
Spanien	309,448	148,889	6,913	54,343
„ Besitzung. in Amerika	4,000,292	70,341	—	—
St. Domingo	267,761	62,210	—	—
Sumatra	276,800	2,250	—	—
Toscana	139,844	218,604	54,166	220,780
Türkei	3,134,037	4,293,944	1,239,019	6,601,009
Venezuela	251,885	3,040	—	—
Vereinigte Staaten	1,494,873	3,486,751	251,558	426,391
Walachei.	1,120,243	44,694	96	7,730
Anderer Staaten	—	—	710,216	1,819,606
Zus. fremde Staaten	39,348,909	36,807,747	10,789,474	24,986,188

Herkunft und Bestimmung.	Einfuhr.		Ausfuhr.	
	Roh- Producte. fl.	Industrie- Producte. fl.	Roh- Producte. fl.	Industrie- Producte. fl.
Zur See von u. nach Oesterreich u. fremden Staaten ..	45,987,055	45,910,230	24,362,591	41,278,857
Zu Land von u. nach Oesterr.	5,919,883	14,803,652	14,314,809	13,574,031
dgl. von u. nach fremd. Staaten	251,187	10,175,633	1,456,708	3,346,343
Zur See und zu Land	52,158,125	70,894,515	40,134,108	58,199,231

Daraus ergibt sich:

	Zur See.	Zu Land.
1) Einfuhr aus Oesterreich.....	15,740,629 fl.	20,728,535 fl.
Ausfuhr nach "	29,865,786 "	27,888,840 "
Mehrausfuhr ...	14,125,157 "	7,160,305 "
2) Einfuhr vom Auslande	76,156,656 "	10,426,820 "
Ausfuhr nach dem Auslande....	35,775,662 "	4,803,051 "
Mehreinfuhr....	40,380,994 "	5,623,769 "
3) Einfuhr aus Oesterr. u. d. Ausl.	91,897,285 "	31,155,355 "
Ausfuhr dahin.....	65,641,448 "	32,691,891 "
Mehreinfuhr zur See...	26,255,837 fl.	
Mehrausfuhr zu Lande.....		1,536,536 fl.

Der Seeverkehr Triests hob sich in der letzten Zeit von Jahr zu Jahr, und der Handel mit dem österreichischen Binnenlande, dem übrigen Deutschland und der Schweiz wurde immer bedeutender. Daß für Triest die Aufhebung des österreichischen Tabaksregals, die Verschmelzung des österreichischen Zollsystems mit einem allgemeinen deutschen, Ermäßigung oder gänzliche Aufhebung der Durchgangszölle Großes bewirken werden, ist gewiß. Möge der österreichische Staatsmann und Volksvertreter immer bemüht sein, die Lehren, welche ihm die freie Handelsbewegung seines Freihafens Triest geben, zum Heil und Frommen des ganzen Deutschlands anzuwenden, und dazu mitwirken, daß ein liberales Zollsystem für das ganze deutsche Reich vereinbart werde. Die Masse der schweizer Industrie-Artikel und Producte, im Jahre 1845 einen Werth von 4,188,388 fl. betragend, die seinen Hafen passiren und sich über die Länder des mittelländischen Meeres zerstreuen, zeigen ihm außerdem, daß eine Industrie (wie die der Schweizer), keines Schutzzolles bedürftig sei, um eine hohe Blüthe zu erlangen.

2) Preussens Seeverkehr.

Von den Seeplätzen der preussischen Monarchie heben wir folgende hervor:

a) Memels Verkehr.

Im Jahre 1846 kamen 734 Seeschiffe v. z. 101,915 Last an, und gingen 726 v. z. 19,988 Last ab. Unter den angekommenen befanden sich der Flagge nach:

Preussische	453	Oldenburger	12
Englische	84	Hamburger	2
Mecklenburger	50	Lübecker	2
Holländer	43	Bremer	2
Norweger	38	Schweden	2
Hannoveraner	28	Russen	1
Dänen	16	Franzosen	1

Es waren davon beladen beim Einlaufen:

82 Schiffe von 12,247 Last mit Steinkohlen	
47 " " 9,197 " " Salz	
44 " " 4,727 " " Dachpfannen und Steinen	
52 " " 2,205 " " Härtungen	
33 " " 1,651 " " div. Gütern	
4 " " 260 " " Getreide	
1 " " 16 " " Bouteillen	
1 " " 55 " " leer (vom Strand)	
1 " " 27 " " leer (binnen durch)	
1 " " 24 " " als Nothhafen	
1 Dampfschiff von 49 " "	
467 Schiffe von 71,487 " in Ballast mit Kreide, Bruch- u. Kalksteinen.	

Beim Auslaufen:

346 Schiffe von 88,434 Last mit div. Holz-Waaren	
60 " " 3,440 " " Getreide	
46 " " 3,081 " " Saamen	
25 " " 2,726 " " Flachs, Hanf, Heede, Felle	
20 " " 1,179 " " Delfischen	
3 " " 136 " " Knochen	
1 " " 23 " " Haus- und Zimmergeräth	
1 " " 14 " " diversen Gütern	
22 " " 838 " " Ballast	
1 " " 93 " " Kohlen	
1 " " 24 " " als Nothhafen.	

Ein Blick auf die geographische Lage des Ortes, hart an der russischen Grenze, durch die Grenzsperr Russlands von seinem natürlichen Hinterlande abgeschnitten, an der Mündung eines Flusses, der, aus russischen Provinzen kommend, schrecklich verödet durch die verkehrshindernden Einrichtungen Russlands, zeigt uns, wo hier zu helfen wäre, wenn wir die politische Macht dazu hätten. Die natürliche Lage begünstigt den Ort in vieler Beziehung, aber bei aller Gunst der natürlichen Verhältnisse thaten die politischen bisher Alles, damit die Segnungen jener den Menschen hier nicht zu gute kämen. Haben sich einst die hinterliegenden, an Bodenproducten, wie Getreide, Flachs, Holz u. s. w. reichen Länder dem Seeverkehre Memels geöffnet, ist der politisch befreite Pole von seinem abenteuerlichen Zinkerthume zurückgekommen und bürgerlich fleißig und verständig geworden, dann wird auch in dem Hafen und auf den Kaufmanns-Comptoiren dieser deutschen Seestadt ein regeres Leben walten als jetzt, und vielfach gestörter Wohlstand hier wieder einziehen.

b) Die Städte am frischen Haff.

Wir fassen diese Städte zusammen, weil sie ihrer nahen Nachbarschaft wegen in bedeutenden wechselseitigen Beziehungen zu einander stehen. Pillau, am Ausflusse des Haffs, ist der Seehafen der übrigen, denn hier müssen alle tiefgehenden Schiffe überladen oder leichtern.

Pillau's Schiffahrt im Jahre 1846.

Ungekommen:

Preussische	247	Schiffe.
Dänische	42	"
Niederländische	96	"
Hannoversche	113	"
Nordische	177	"
Englische	93	"
Schwedische	13	"
Olbenburger	4	"
Rostocker	1	"
Lübecker	3	"
Russische	7	"
Hamburger	2	"
Bremer	5	"
Mecklenburger	2	"
Americaner	1	"
Knipphäuser	1	"
Französische	1	"
Total.	808	Schiffe mit 50,063 Last.

Von diesen angekommenen Schiffen waren beladen: Mit Ball. 227; Stückgut, Wein, Früchten, Zucker, Reis, Hopfen, Baumwolle, Papier, Pulver 10. 159; Häringen, Thran, Fischen und Austern 196; Kohlen, Schleif- und Mühlensteinen, Grabowken, Fliesen und Braunroth 76; Salz 50; Eisen, Stahl, Kupfer, Theer, Pech, Zinn, Blei und Maschinen 27; Dachpfannen, Mauer- und Granitsteine und Bouteillen 41; Hanf, Kalksteine, Gyps, Gypsmehl und Thon 11; Holz, Kartoffeln, Gemüse 10. 3; Spiritus und Getreide 15; Getreide und Stückgut (für Nothhafen) 3 Schiffe.

Hiervon nach Königsberg...	599	Schiffe	mit	31,820	Lasten.
Elbing.....	29	"	"	1,346	"
Braunsberg ...	4	"	"	123	"
Frauenburg ...	2	"	"	76	"
Poln. Bahnau.	1	"	"	29	"

635 Schiffe mit 33,394 Lasten.

Ausgegangen:

Preussische.....	253	Schiffe.
Dänische.....	42	"
Niederländische.....	96	"
Hannoversche.....	113	"
Nordische.....	177	"
Englische.....	92	"
Schwedische.....	13	"
Olbenburger.....	4	"
Rostocker.....	1	"
Lübecker.....	3	"
Russische.....	7	"
Hamburger.....	2	"
Bremer.....	5	"
Mecklenburger.....	2	"
Americaner.....	1	"
Rniephäuser.....	1	"
Französische.....	1	"

Total 813 Schiffe mit 51,263 Lasten.

Von diesen ausgegangenen Schiffen waren beladen: Mit Getreide aller Art, Erbsen, Bohnen, Wicken und Mehl 538; Wein-, Rappsz-, Hanf-, Klee- und Thymotheumsaat und anderen Sämereien 46; Hanf, Flachz, Heede, Leinwand, Lumpen und Matten 58; Ballast, lebige Gefässe, Zucker, Syrop, Häringsslaake, Porter 10. 89; Wein- und Delfuchen, Del, Butter, Käse und Wachs 56; Holz, Balken, Planken, Dielen,

Biepenstäbe, Klappholz und Meubel 8; Knochen, Knochenschwärze und Pottasche 14; Kartoffeln 1; Federn, Wolle, Borsten ic. 4; Häringen (eingebrachte Ladung) 7; Stückgut (für Nothhafen) 1 Schiff.

Ausgeführt wurden:

Aus Königsberg.

Weizen	7,357 Last.	Federn und Federposen ..	302 Ctr.
Roggen	9,534 "	Häute und Felle	3,462 "
Gerste	621 "	Klee- und Thimotheum-	
Hafer	2,852 "	famen	3,714 "
Erbsen	3,425 "	Pottasche	88 "
Bohnen	1,118 "	Zucker und Syrup	2,158 "
Wicken	1,969 "	Delftuchen	53,715 "
Lein- und Rappsam. ..	3,196 "	Knochen	16,558 "
Flachs	16,196 Ctr.	Knochenschwärze u. Zucker-	
Flachsheede	10,732 "	schaum	3,142 "
Hanf	2,204 "	Del.	3,615 "
Hanfheede	429 "	Butter und Käse	1,955 "
Leinwand	5,536 "	Porter	430 "
Borsten und Haare	1,026 "	Matten	16,873 Dsch.
Wolle	717 "	Diverse Waaren	204 Last.

Aus Elbing.

Weizen	2,379 Last.	Ficht. Eisenbahnschwellen.	5,267 Stück
Roggen	425 "	Div. eichene Stäbe	190 Schoß
Erbsen	393 "	Spitttholz	20 Faden
Bohnen	8 "	Delfamentuchen	30,450 Ctr.
Wicken	14 "	Weizenmehl	1,271 "
Leinsamen	140 "	Roggenmehl	2,781 "
Kartoffeln	27 "	Leinwand und leere Säcke	259 "
Thier-Knochen	41 "	Flachs und Heede	400 "
Ficht. Balken u. Planken	577 "	Leere Wischschachteln	19 "

Aus Braunsberg.

Weizen	373 Last.	Erbsen	60 Last.
Roggen	204½ "	Flachs	59,600 Stein.
Gerste	38½ "	Heede	3,000 "
Hafer	63 "	Wolle	4,786 "

Aus Pillau und Fischhausen.

Flachs	26 Ctr.	Erbsen	897 Scheffel
Weizen	134 Scheffel	Wicken	630 "
Roggen	15,912 "	Rohe Leinwand	170 Ctr. 87 ℔
Gerste	675 "	Mehl	40 "
Hafer	272 "	Federn	16 " 71 "

Was nun die allgemeine Verkehrslage dieser Plätze betrifft, so gilt in handelspolitischer Hinsicht für sie, was wir von Memel sagen mußten.

Diese Städte, so wie auch Danzig, sind die eifrigsten Verfechter der Freihandelsprincipien im Zollvereine, weil sie am besten fühlen, zu welchen Härten und Ungerechtigkeiten Schutzzölle und Prohibitionen führen. Wie kann ihnen auch ein entfernt liegendes Hinterland mit allen seinen Schätzen der Industrie den Schaden wieder vergüten, welcher ihnen aus der Sperrung des nahen, natürlichen Seeverkehrs erwächst.

c) Danzigs Schiffahrt im Jahre 1846.

Angekommene Schiffe:

von Belgien	43	von Oldenburg	15
„ Bremen	23	„ Preußen	188
„ Dänemark	82	„ Rußland	9
„ England	415	„ Schweden und Norwegen	162
„ Frankreich	64	„ Westindien	1
„ Hamburg	25		1253
„ Hannover	26	Neue Schiffe	9
„ Holland	143	Winterlieger von 1845	77
„ Lübeck	6		
„ Mecklenburg	51	Total	1339

Unter den angekommenen Schiffen befanden sich 731 mit Ballast und Kalksteinen.

Eintheilung dieser Schiffe nach Nationen:

Dänen	27	Mecklenburger	73
Engländer	136	Oldenburger	25
Franzosen	7	Russen	2
Hamburger	3	Schweden und Norweger	147
Hannoveraner	109		1253
Holländer	130	Neue Schiffe	9
Inländer	589	Winterlieger von 1845	77
Lübecker	5		
		Total	1339

Ausgegangene Schiffe:

nach Afrika	2	nach Oldenburg	14
„ Belgien	28	„ Preußen	67
„ Bremen	39	„ Rußland	16
„ Dänemark	27	„ Schweden und Norwegen	116
„ England	618	„ Spanien	2
„ Frankreich	92		1248
„ Hannover	27	1846 in loco liegende Schiffe	91
„ Holland	200		
		Summa	1339

Unter den vorbenannten Schiffen waren 360 mit Getreide und 624 mit Holz beladen.

Die beiden hervorragendsten Export-Geschäfte Danzigs sind das Getreide- und Holzgeschäft. Die Gesamt-Ausfuhr Danzigs stellte sich im Jahre 1846 folgendermaßen:

Getreide etc.

Weizen	24,768 Last 26 Sch.	Rappsaamen	126 Last 2 Sch.
Roggen	863 " 54 "	Hanfsamen	520 Ctr.
Gerste	9 " 23 "	Thimotheumsamen	102 "
Hafer	15 " 28 "	Rümmel	186 "
Erbsen	1,065 " 12 "	Bohnen	188 "
Leinsamen	164 " 37 "	Mehl	442 T. u. Sck.

Fichtene Hölzer.

Balken	Stück 127,111	Eisenbahnschwellen	
Masken	" 169	(Sleepers)	Stück 546,453
Spieren	" 177	Schiffsnägel und Keile	Schock 4,528
Mauerlatten	" 17,537	Spaltholz	Faden 2,709
Dielen	" 314,867	Brennholz	" 44

Eichene Hölzer.

Balken	Stück 2,176	Krummholz	Stück 5
Planken	" 31,481	Stäbe	Schock 12,731

Verschiedene Waaren.

Eichene u. büsch. Stämme	Stück 306	Pottasche	Ctr. 79
Bäume und Gesträuche	" 1,469	Borsten und Schweins-	
Schaufeln	Schock 120	haare	" 279
Radselgen	Stück 25,640	Gesottene Pferdehaare	" 17
Radspeichen	Schock 1,850	Hörner	" 25
Floßholz	Ctr. 38	Federn	" 121
Branntwein u. Spiritus	Etmer 3,710	Knochen	" 14,175
Bier	Tonn. 49,320	Knochenschwärze	" 1,155
Terpentinöl	Ctr. 201	Bernstein	" 330
Syrup	" 167	Wolle	" 151
Häringslake	Tonn. 997	Wachs	" 9
Zink	Ctr. 28,767	Decktücher	" 8,950
Robaltery	" 2,364	Leinwand	Stück 1,366
Eisen	" 2,142	Säcke	" 13
Stahl	" 149	Lumpen	Ctr. 272
Corinthen	" 49	Tauwerk	" 67
Häringe	Tonn. 28	Hanfgarn	" 17
Fleisch	Ctr. 4,547	Papier	" 49
Frisches Obst	Schiff. 8,396	Singvögel	Stück 3,870
Kartoffeln	" 226	Roher Gyps	Ctr. 2,385
Inländ. Käse	Ctr. 70	Kalk	Tonn. 1,695
Weibasche	Tonn. 729	Basismatten	Stück 84,074

Von obiger Ausfuhr gingen nach England: 12,714 Last 15 Schfl. Weizen, 15 Last 28 Schfl. Hafer, 879 Last 6 Schfl. Erbsen, 112 Last

19 Schfl. Leinsamen; 102 Ctr. Thimoteumsamen; 70 Ctr. Kümmel; 160 Schfl. Bohnen; 104 Tonnen und Säcke Mehl; von fichtenen Hölzern 104,803 Balken, 43 Stück Masten, 5,350 Stück Mauerlatten, 91,979 Stück Dielen; 525,593 Stück Eisenbahnschwellen; 2637 Faden Splittholz; 3,600 Stück Schiffsnägel und Keile; 40 Faden Brennholz; von eichenen Hölzern: 311 St. Balken, 18,967 St. Planken, 4,965 Stück Stäbe und 10 Schock Schaufeln *rc.* — Nach Frankreich: 547 Last 19 Schfl. Weizen, 6 St. und Tonnen Mehl; von fichtenen Hölzern: 12,031 Stück Balken, 106 Stück Masten, 142 Stück Spieren; 10,427 Stück Mauerlatten; 51,022 Dielen, 5,823 Stück Eisenbahnschwellen; 6 Faden Splittholz; von eichenen Hölzern: 921 Stück Balken, 8,569 Stück Planken, 5 Stück Krummholz, 3,576 Schock Stäbe *rc.* — Nach Holland: 9,398 Last 46 Schfl. Weizen; 568 Last 44 Schfl. Roggen; 1 Last 2 Schfl. Gerste; 115 Last 2 Schfl. Erbsen; 43 Last 18 Schfl. Leinsamen; 110 Last 24 Schfl. Rappsaamen; 50 Tonnen und Säcke Mehl; von fichtenen Hölzern: 6534 Stück Balken, 1 Mast, 10 Stück Mauerlatten, 25,667 Stück Dielen, 12,056 Stück Eisenbahnschwellen; von eichenen Hölzern: 229 Schock Stäbe; und 110 Schock Schaufeln von diversen Holze *rc.* — Nach Spanien: eine Ladung von 5,366 Stück fichtenen Dielen; — sowie nach Africa: eine Ladung von 300 fichtenen Dielen, 399 Stück eichenen Balken und 227 Stück Planken.

Die Verkehrsübersichten zeigen zur Genüge, daß das merkantilitische Leben dieses Plazes durch den Handel mit dem weit entlegenen Auslande bedingt wird, und daß das Weltmeer statistische Grenzen bildet, während es im Tauschverkehre der Menschen eine so nahe und vortheilhafte Verbindung herstellt, wie sie Landstraßen, die wenigstens das Zehnfache der See-Transportkosten verschlingen, nicht zu gewähren vermögen. Wie unvernünftig ist es daher, wenn Süddeutschland und das Rheinland verlangen, daß die ihnen so fern liegenden Ostseeplätze, weil sie deutsche sind, durch die Zollbarrieren gezwungen werden sollen, ihnen, die sie keine Abnehmer von Ostseeproducten sind, ihre Producte abzukaufen. Man erweckt auf solche Weise weder National-Sympathien noch Nationalkräfte, sondern erzeugt nur Erbitterung und mercantilitische Schwäche; Erbitterung über die Ungerechtigkeit, die ohne Rücksicht auf besondere Lebensverhältnisse durch äußere Gleichmacherei thöricht nach der Krone der Gerechtigkeit ringt; mercantilitische Schwäche, weil man Absatzwege auf dem Papiere decretirt, die dem Productenhandel immer unzugänglich bleiben müssen, weil sie unnatürlich sind. Verlangen daher andere staatliche Verhältnisse ein gemeinschaftliches Grenzzollsystem, so müssen die Sätze desselben möglichst gering und der Billigkeit angemessen sein.

(d) Stettin.

Die Schifffahrt Swinemünde's, des Vorhafens von Stettin, gestaltete sich im Jahre 1846 folgendermaßen:

Swinemünde's Schifffahrt in 1846.

Flaggen.	Eingegang. Schiffe.		Ausgegang. Schiffe.	
	Summa d. Schiffe.	Deren Laftenzahl.	Summa d. Schiffe.	Deren Laftenzahl.
Dänische	175	6,682	172	6,693
Mecklenburger	42	5,687	39	5,178
Hanseatische	20	1,684	22	1,687
Russische	42	4,158	38	3,649
Schwedische	68	5,881	69	6,137
Norwegische	94	4,079	95	4,103
Englische	298	29,157	293	38,743
Hannoversche	80	4,201	76	4,132
Oldenburgische	15	783	15	790
Niederländische	89	7,929	77	4,314
Französische	12	911	12	911
Italienische	1	111	1	111
Amerikanische	3	538	3	538
Summa...	939	71,801	912	76,986
Preussische	838	87,561	780	84,844
1846 Total-Summa	1,777	159,362	1,692	161,830

Außer den vorstehenden Schiffen sind 13 preussische Schiffe (von 1504 Last) für Nothhafen eingekommen und 10 preussische (von 1249 Last) wieder abgegangen; ferner 1 russisches und 1 hanseatisches, beide von Rußland beladen, unvermessen eingekommen. (Die Küstenschiffe unter 25 Lasten sind nicht mit einbegriffen.)

Diese Schiffe kamen von nachfolgenden Plätzen und Ländern:

von:	Eingel.	Ausgel.	von:	Eingel.	Ausgel.
Rheinprovinz	4	4	Belgien	10	12
Rußland	60	88	Frankreich	35	218
Mecklenburg	6	26	Großbritannien	697	326
Lübeck	10	15	Spanien und Portugal	11	—
Dänemark	90	158	Sicilien und Malta	11	—
Schweden	45	68	Oesterreich	8	—
Norwegen	132	115	Türkei	4	—
Hamburg	38	—	Afrika	2	—
Bremen	58	4	Nordamerika	15	—
Hannover u. Oldenburg	7	26	Südamerika	26	—
Niederlande	129	105	Ostindien	3	—

Die Hauptartikel der Waaren-Ein- und Ausfuhr bewegten sich dabei folgendermaßen:

Uebersicht der Ein- und Ausfuhr Stettins 1846.

A. Einfuhr.

Gegenstände.	Maass.	Quant.	Gegenstände.	Maass.	Quant.
Alaun.....	Etr.	284	Harz.....	Etr.	19,588
Baumwolle, rohe.....	"	7,315	Häute, rohe.....	"	2,719
Baumwollengarn.....	"	55	Heringe.....	Tonn.	159,679
Bier.....	"	3,919	Honig.....	Etr.	5,607
Blei in Blöcken.....	"	4,029	Hörner, rohe.....	"	516
do. gewalztes.....	"	55	Japanische Erde.....	"	1,821
Bleiweiß.....	"	1,382	Indigo.....	"	72
Branntwein: Rum, Ar-	"	6,888	Juchten und Leder.....	"	4,151
do. Franzbranntwein	"	2851	Karden.....	"	867
Butter.....	"	1,112	Käse.....	"	1,679
Bücher.....	"	811	Krapp und Knoppen.....	"	369
Cacao in Bohnen.....	"	239	Kleesamen.....	"	697
Caffee, roher.....	"	67,318	Korken.....	"	326
Chemische Fabrikate.....	"	4,005	Kork-, Pock- und Cedern-	"	
Eisen in Stäben von $\frac{1}{2}$ "	"		holz.....	"	812
und darüber.....	"	90,216	Konfituren.....	"	140
Eisen in Stäben unt. $\frac{1}{2}$ "	"	3,568	Kupfer, rohes.....	"	19,193
do. faconnirtes.....	"	14,327	do. Waaren.....	"	374
do. Roh- und Bruch.....	"	279,835	Leinsamen.....	"	64,209
Eisenbahnschienen.....	"	166,867	Leinen- u. Hanfgarn, rohes.....	"	234
Eisenblech, weisses.....	"	6,409	Matten.....	"	1,882
Eisenwaaren, g. grobe.....	"	7,381	Maßagoniholz.....	"	18,144
do. grobe geschmied.....	"	4,508	Mandeln.....	"	4,594
do. feine.....	"	23	Mennige.....	"	536
Schiffs-Anker und Ketten.....	"	1,015	Obst, gebackenes.....	"	577
Erze, Bismstein.....	"	814	Del, Baum.....	"	39,239
Essig.....	"	201	do. Rüß- und Lein.....	"	67
Farbehölzer.....	"	137,218	do. Palm.....	"	92,770
Farbeerde.....	"	32,849	do. Wallrath.....	"	65
Felle zu Pelzwerk.....	"	4,141	Olaine.....	"	829
Fische, getrocknete u. gesalz.....	"	4,593	Papier, geleimtes.....	"	1,434
Flachs, Hanf und Heede.....	"	19,350	Pottasche.....	"	47,302
Früchte, frische Süd.....	"	7,000	Quercitron.....	"	2,606
do. getrocknete.....	"	2,705	Roggen.....	Schfl.	4,679
Glas, ungeschliffenes.....	"	7,148	Reis.....	Etr.	48,066
Ingwer, Nel-	"	1,005	Rosinen.....	"	23,510
fen.....	"	1,005	Corinthen.....	"	4,824
Gewürze: Pfeffer.....	"	7,956	Salpeter.....	"	10,052
Piment.....	"	2,283	Salz.....	"	209,355
Zimmt.....	"	1,611	Salzsäure.....	"	2,601
Glätte.....	"	501	Schmack.....	"	15,146
Haare von Pferden.....	"	1,580	Schwefel.....	"	31,945
			Segeltuch.....	"	311

Gegenstände.	Maass.	Quant.
Seife, weiße	Etr.	191
Soda, gereinigte	"	89,363
Steingut	"	239
Steinkohlen	"	2,062,702
Stearin	"	1,622
Sirup	"	22,993
Tabacksblätter, unbearb.	"	765
Tabacksfabrikate	"	1,366
Cigarren	"	528
Talg	"	18,825
Terpentin	"	1,746
Thee	"	137
Theer	"	5,974

Gegenstände.	Maass.	Quant.
Thran	Etr.	63,012
Vitriol, Eisen-, grüner	"	569
do. weisser	"	320
Wein	"	84,000
do. aus den Zollvereins-	"	
staaten	"	2,149
Weinstein	"	1,634
Wolle, rohe	"	5,193
Wollenes Garn	"	16
Zinn in Blöcken	"	1,440
Zucker, roher	"	444,443
do. Gut	"	1,364

B. Ausfuhr.

Gegenstände.	Maass.	Quant.
Arsenik	Etr.	466
Baumwollene Waaren	"	496
Branntwein	"	109,240
Braunstein	"	7,764
Bücher	"	1,662
Chemische Fabrikate	"	690
Eisenwaaren, grobe	"	177
do. ganz grobe	"	3,730
do. feine	"	35
Erze	"	3,339
Farberde	"	413
Felle zu Pelzwerk	"	150
Getreide:	Erbfen	Schfl. 24,393
	Gerste	" 124,601
	Hafer	" 12,088
	Roggen	" 250,183
	Weizen	" 279,825
Glas, weisses	Etr.	38
do. grünes	"	337
Glaswaaren	"	12
Häute, rohe	"	25
Hopfen	"	44
Bauh Holz aller Art Stück		89,790
Brennholz	Klafter	189
Bretter	Stück	151,862
Bohlen	"	1,750
Eisenbahnschwell.	"	41,362
Holz:	Randstücken	39,250
	Klappholz	151
	Klöge	64
	Ratten	14,027
	Planten	28,601
	Wästen	8

Gegenstände.	Maass.	Quant.
Drbststäbe	Schock	452
Drbstbodenstäbe	"	916
Pipenstäbe	"	203
Nabspiechen	"	366
Holz:	Schiffsh. all. Art Stück	52,881
	Schiffsnägel	Schock 190
	Splittholz	Faden 162
	Tonnenbodenstäbe	Schock 1,554
	Tonnenstäbe	" 10,988
Häringe	Tonn.	101
Kartoffeln	Scheffel	35,482
Kleesamen	Etr.	3,647
Knochen	"	4,610
Krapp	"	387
Kupfer- u. Messingwaaren	"	73
Kurze Waare	"	153
Leinwand, gebleichte	"	869
do. rohe	"	15
Leinene Waaren	"	24
Lumpen	"	724
Leinsamen	"	110
Mineralwasser	"	280
Mehl	"	9,886
Del, Rüb.	"	6,353
Deftuchen	"	104,444
Papier	"	171
Papier-Tapeten	"	73
Porzellan	"	48
Pottasche	"	28
Schwefelsäure	"	308
Soda	"	398
Schuhmach. Waar., grobe	"	15
Seidene Waaren	"	51

Gegenstände.	Maassh.	Quant.	Gegenstände.	Maassh.	Quant.
Seide, gefärbte u. ungef...	Etr.	309	Wein.....	Etr.	48
Schmalte	"	115	Weißblech	"	20
Schusterspan	"	216	Wolle, rohe	"	2,301
Taback, fabricirter	"	21	Wollengarn	"	373
Tabacks-Blätter, unbearb.	"	255	Wollene Waaren	"	241
Teppiche	"	135	Wachseleinwand	"	14
Töpferwaaren	"	427	Zink, roher.....	"	89,440
Waid	"	90	do. in Blechen	"	4,760

Der Werth der Importation stieg von 1843 bis 1846 von 17,600,000 Rthlr. auf 20,200,000 Rthlr.; dagegen fiel die Exportation im Werthe von 7 bis 8,000,000 Rthlr. auf 4,300,000 Rthlr. Stettin ist bekanntlich der vorzüglichste Seehafenplatz des deutschen Zollvereins und durch mancherlei Staatseinrichtungen bevorzugt; so genießen die dortigen Importe einen Zollrabatt von $2\frac{1}{2}$ pCt. zur Vergütung des Sundzolls, und sind dem Hafen durch die Anlegung der Berliner Eisenbahn und das Canalisationsystem, welches die Oder mit der Elbe verbindet, bedeutende Vortheile verschafft. Indessen manche Artikel gehen auf eine höchst unnatürliche Weise den längeren, gefährlicheren Wasserweg über Stettin, um in das Innere Deutschlands zu gelangen; die naturgemäßer die Elbe passirten, von der sie aber durch hohe Flußzölle verschreckt werden. Dahin rechnen wir: Häringe, Palmöl, Farbholz, Thran, Baumöl, Reis, Wein u. a. m. So betrug die jährliche durchschnittliche Einfuhr von 1842 bis 1846:

an	in Hamburg	in Stettin
Palmöl	1,126,400 \mathcal{R}	7,385,400 \mathcal{R}
Baumöl.....	2,457,100 "	3,468,400 "
Farbholzern.....	11,762,700 "	12,671,300 "
Thran	10,683 "	103,572 "
Häringen.....	26,848 "	160,392 "

Sehr zu beklagen sind alle dergleichen Manipulationen, wodurch nur ein künstliches Handelsleben erzeugt wird, dieses aber doch nie der Natürlichkeit des allgemeinen Welthandels wegen zu Kräften kommen kann, und nur dazu dient, die sonstigen, naturgemäßen Functionen eines Handelsplatzes zu verkümmern und zu verderben. Solidität wird das Stettiner Geschäft erst dann erlangen, wenn es ganz, ohne Begünstigungen durch Staatseinrichtungen zu genießen, auf eigenen Füßen stehen und in der Ausbildung seiner natürlichen Kräfte allein sein Heil suchen wird. Aufhebung des Sundzolls und ein Freihafensystem für Stettin, werden hier ganz anders wirken, als die zeitherigen mangelhaften Einrichtungen, welche den Schiffen das Laden und Löschen erschwerten und viele andere Inconvenienzen für den Handel mit sich führten.

e) Greifswald.

Uebersicht der Schifffahrt und des Handels Greifswald's
im Jahre 1846.

1) E i n f u h r.

Im Laufe des Jahres 1846 sind im Ganzen 206 Schiffe von 11,554 Lasten angekommen. Dieselben waren der Flagge nach:

Preussische.....	148 Schiffe v. 9203 L.	Hannoversche ..	18 Schiffe v. 521 L.
Russische	2 " " 151 "	Oldenburger ...	2 " " 75 "
Schwedische ...	8 " " 340 "	Hamburger.....	3 " " 95 "
Dänische	12 " " 532 "	Bremer	1 " " 24 "
Holländische ...	11 " " 552 "	Mecklenburger..	1 " " 68 "

Mit den beladen eingegangenen 90 Schiffen wurden eingeführt von:

Newcastle.....	in 28 Schiff.	1436 L.:	Steinkohlen, Anker, Ankerketten, Eisen, Schleifsteine, Farbew. rc.
Amsterdam	1 " "	47 "	Mühlsteine, Arrac, Mineralwasser, Caffee, gußeiserne Töpfe, Käse.
Bordeaux.....	1 " "	78 "	Wein, Flaschenorken.
Antwerpen.....	2 " "	226 "	Dachziegel.
Leer	1 " "	25 "	Dachziegel.
Bremen.....	1 " "	24 "	ein Dampscarroussel.
Hamburg.....	1 " "	13 "	Thran, Häute, Taback rc.
Rostock.....	3 " "	71 "	Leinsamen, Pflaumen, Honig.
Kopenhagen	1 " "	35 "	Theer.
Bergen	2 " "	56 "	Fetthäring.
Halmstadt.....	1 " "	18 "	roher Feuerschwamm.
Calmar und Westervick "	7 " "	349 "	Bretter, Fliesen u. Treppensteine, Pech, Braunroth und Theer.
Stockholm.....	2 " "	70 "	Eisen.
St. Petersburg	2 " "	101 "	Hanf, Segeltuch, Olein, Federn, Talg, Pottasche, Lichte, Caviar und Leinsamen.
Memel und Königsberg "	12 " "	334 "	Leinsamen.
Memel.....	2 " "	62 "	Tonnenstäbe.
Stolpmünde und Leba.. "	6 " "	141 "	Brennholz.
Tasmond	16 " "	432 "	rohe Bruchtreide.
Stettin	1 " "	92 "	Mauersteine statt Ballast.

2) A u s f u h r.

Die Zahl der ausgegangenen Schiffe betrug 200 von 10,219 Lasten. Dieselben waren der Flagge nach:

Preussische.....	142 Schiffe v. 7862 L.	Hannoversche ..	19 Schiffe von 572 L.
Russische	1 " " 97 "	Oldenburger ...	2 " " 75 "
Schwedische ...	8 " " 340 "	Hamburger.....	3 " " 95 "
Dänische	12 " " 532 "	Bremer	1 " " 24 "
Holländische ...	11 " " 552 "	Mecklenburger..	1 " " 68 "

Mit den beladen ausgegangenen 118 Schiffen wurden ausgeführt nach:

London.....	in 1 Schiff.	44 L.: 2000 Etr.	
Hull.....	11	364 "	16222 1/2 "
Leith.....	1	25 "	1230 "
Lynn.....	5	170 "	6950 "
Rochester.....	4	132 "	5390 "
Grimby.....	1	34 "	1500 "
Stolpmünde und Leba	5	105 "	850 Tonnen hiesiges Siedsalz.
Königsberg.....	1	36 "	295 Tonnen Klitten-Häring.
Rostock.....	1	24 "	ein Dampfcarroussel.
London.....	5	315 "	
Hull.....	1	54 "	
Goole.....	1	57 "	
Leith.....	1	31 "	
Newcastle.....	30	1533 "	
Guernsey.....	2	191 "	
Amsterdam.....	6	401 "	
Schiedam u. Rotterdam	10	643 "	
Schiedam (Rheinprov.)	7	449 "	
Zaandam (Rheinprov.)	1	54 "	
Antwerpen.....	15	1384 "	
Bergen.....	2	58 "	
Bremen.....	1	19 "	
Königsberg.....	1	31 "	
Danzig.....	4	117 "	
Stolpmünde.....	1	21 "	

33,292 1/2 Etr. Del-
fuchen.

Die nebenstehenden Ladun-
gen enthielten:

99,299 1/2	Scheffel Weizen.
67,235	" Roggen.
89,868	" Gerste.
38,380	" Hafer.
4,311	" Erbsen.
144	" Wicken.
53	" Bohnen.
39	" Buchweizen.

299,329 1/2 Schfl. ob. à 75 Schfl.
3,991 Last 4 1/2 Schfl.

Außerdem 50 1/2 Etr. Gerste-
Graupen.

Die Getreide-Ausfuhr beträgt also seewärts... 3991 Last 4 1/2 Scheffel.

	3,625	Scheffel Weizen
Ferner	23,037 1/2	" Roggen
binnenwärts	8,643 1/2	" Gerste
in	8,611 1/2	" Hafer
82 Jachten	1,886	" Erbsen
	23,050	" Rapps

68,853 1/2 Scheffel oder à 75 Scheffel... 918 " 3 1/2 "

Total der Getreide-Ausfuhr... 4909 Last 8 1/2 Scheffel.

f) Stralsund.

Uebersicht der Schifffahrt und des Handels Stralsund's im Jahr 1846.

1) E i n f u h r.

Im Laufe des Jahres gingen im Ganzen 261 Schiffe ein, davon mit Ladung 167, mit Ballast 57, leer 37 Schiffe.

Sämmtliche eingegangenen Schiffe führten folgende Flaggen:

Preussische...	151 Sch. m.	11,701 N.-L.	Englische.....	3 Sch. m.	203 N.-L.
Schwedische..	43 "	2,640 "	Russische.....	3 "	317 "
Hannoversche.	35 "	975 "	Mecklenburger.	1 "	138 "
Dänische.....	13 "	248 "	Bremer.....	1 "	24 "
Holländische..	10 "	522 "	Oldenburger..	1 "	38 "

Mit den beladenen 167 Schiffen wurden eingeführt:

Von Leith, Hull u. Berwick .. in 8 Lab.	281 Keel Kohlen, 200 Ctr. Schleifsteine,
" Newcastle u. Charlestown „ 30 "	68 Ctr. Theer und Pech, 2,140 Ctr.
" Grangemouth und Hart-	Roh- und Bruch Eisen, 52 Ctr. Stan-
lepool „ 5 "	geneisen, 561 Ctr. fabr. Eisen.
" Liverpool „ 3 "	500 Last Salz.
" St. Ubes „ 1 "	150 Last Salz.
" Rostock, Lübeck u. Bremen „ 4 "	1480 Schffl. Roggen, so wie Stückgut,
" Hamburg u. Amsterdam „ 12 "	Caffee, Zucker, Reis, Käse, Gewürze,
	Taback, Wein und Felle.
" Kiel „ 2 "	553 Schffl. Weizen, 791 Schffl. Roggen
	u. 125 Schffl. Gerste.
" Altenlande „ 1 "	frisches Obst.
" Emden „ 4 "	120 Last Dachsteine.
" Holland u. Antwerpen „ 7 "	460 Last Dachsteine.
" Bandholm „ 2 "	760 Ctr. rohe Häute.
" Fehmern „ 2 "	120 Ctr. Butter und 13 Ctr. Käse.
" Stolpmünde u. Rügen-	
walde „ 11 "	150 Klafter Brennholz.
" Kopenhagen „ 12 "	4840 Ctr. Theer und Pech, 155 Ctr. rohe
	Wolle, 100 Ctr. Südfrüchte.
" Bordeaux „ 1 "	2200 Ctr. Wein.
" Rouen „ 2 "	6000 Ctr. Gypssteine.
" Petersburg und Riga „ 4 "	3160 Ctr. Hanf, 113 Ctr. Segeltuch,
	215 Ctr. Leinsamen, 813 Ctr. Pott-
	asche, 229 Ctr. Talg, 136 Ctr. Matten,
	3½ Ctr. Lichte, 9 Schock Pflanzen.
" Istad „ 1 "	1500 Schffl. Erbsen.
	4750 Ctr. Eisen, 119 Mstr. Brennholz,
" Alsborg u. Norrköping „ 4 "	228 Stück Balken, 2280 Schock Bret-
" Stockholm u. Calmar „ 25 "	ter, 46 Sch. Pflanzen, 126 Sch. Stan-
" Westerwik und Wisby „ 21 "	gen, 17 Sch. Stabholz, 71 Sch. Latten,
" Hernösand und Nyssad „ 5 "	10 Schock Tonnenbänder, 3800 Tonn.
	Kalk, 130 Last Fliesensteine, 1844 To.
	Theer und Pech, 25 To. Braunroth,
	6 Kisten Nägel, 4 Sck. Caffee.

167 Ladungen.

Vinnentwärts wurden eingeführt von Stettin in 56 Ladungen 2000 Ctr. diverses Stückgut und Möbelen.

2) A u s f u h r.

Im Laufe des Jahres sind im Ganzen 257 Schiffe ausgegangen, davon mit Ladung 161, mit Ballast 69, leer 27 Schiffe.

Die ausgegangenen Schiffe führten folgende Flaggen:

Preussische ... 146 Sch. m. 11,716 M.-L.	Russische 3 Schiffe mit 317 M.-L.
Schwedische .. 43 " " 2,640 "	Englische 3 " " 203 "
Dänische 13 " " 248 "	Mecklenburger 2 " " 205 "
Hannoversche . 36 " " 991 "	Bremer 1 " " 24 "
Holländische .. 10 " " 522 "	

Mit den beladen ausgegangenen Schiffen wurden ausgeführt:

nach Rotterdam 16, Amsterdam 6.....	22 Ladungen.
" Antwerpen 37, Jersey 8.....	45 "
" Leith 8, Newcastle 8.....	16 "
" London 16, Hull 8.....	24 "
" Stockton 2, Perth 1, Lynn 3.....	6 "
" Grangemouth 1, Penrhyn 1.....	2 "
" Glasgow 1, Bristol 4.....	5 "
" Rouen 1, Bremen 1.....	2 "
" Hamburg.....	5 "
" Altona 2, Itzehoe 1.....	3 "
" Christiania 1, Bergen 2.....	3 "
" Drontheim 1, Königsberg 5.....	6 "
" Danzig 2, Stolpmünde 18.....	20 "
" Colberg.....	2 "
	<hr/> 161 Ladungen.

Diese 161 Ladungen enthielten:

200,592 Scheffel Weizen	403 Tons Leinfuchsen
79,667 " Roggen	10,207 \mathcal{L} Kleesamen
159,009 " Gerste	18 Ctr. Papier
60,479 " Hafer	7 " Wacholderbeeren
5,165 " Malz	6 " Kist. eiserne Nägel.
3,225 " Erbsen	
2,812½ " Rapps	
29½ " Buchweizen	
510,979 Scheffel od. à 75 Schfl.	
6,813 Last 4 Scheffel.	

Die Getreide-Ausfuhr betrug also seewärts..... 6,813 Last 4 Scheffel,
flüßwärts nach:

		25,588 Scheffel Gerste
Anklam.....	in 115 Ladun- gen.	10,562 " Hafer
Stettin.....		10,425 " Roggen
Greifswald.....		7,705 " Weizen
Demmin.....		29,225 " Rapps.
Berlin.....		7,300 " Malz
Brandenburg.....		770 " Erbsen
		220 " Wicken
		<hr/> 91,795 Scheffel oder 1,223 " 70 "

1970 Ctr. Wolle, 148 Last Stein-
kohlen, 3000 Ctr. Gyps, 3500 Ctr.
div. Stückgut, 300 Ctr. Guano.

Die ganze Getreide-Ausfuhr betrug demnach 8,036 Last 74 Scheffel.

In sämmtlichen preussischen Ostseehäfen verkehrten im Jahre 1846 folgende beladene Seeschiffe mit Ausschluß der Dampfschiffe und Küstenfahrzeuge:

Nationalität.	Eingang.			Ausgang.		
	Schiffe.	Lasten.	pCt.	Schiffe.	Lasten.	pCt.
Preussische.....	1,685	165,853	58,4	2,533	268,753	64,9
Dänische.....	169	7,203	2,5	308	14,840	3,6
Mecklenburgische.....	54	7,503	2,6	154	22,305	5,4
Hanseatische.....	38	2,586	1,0	46	2,811	0,7
Russische.....	33	3,514	1,2	6	464	0,1
Schwedische.....	159	10,393	3,7	45	3,135	0,7
Norwegische.....	434	14,820	5,2	278	10,967	2,6
Britische.....	423	42,174	14,9	452	44,371	10,7
Hannoversche.....	245	11,927	4,2	381	19,659	4,8
Olbenburgische.....	36	1,854	0,6	58	3,012	0,8
Niederländische.....	248	14,659	5,2	375	22,605	5,4
Französische.....	14	869	0,3	21	1,398	0,3
Italienische.....	1	111	—	—	—	—
Nordamerikanische...	4	619	0,2	1	81	—
Summa	3,543	284,085	100	4,658	414,401	100

Hiermit schließen wir die Beschreibung des Handels der Haupt-hafenplätze der preussischen Ostseeküste. Wir sehen aus den einzelnen Handelsgeschäften, welche Functionen im natürlichen Laufe des Welt-handels ihnen angewiesen werden müssen, damit sie in Blüthe gerathen. So wie ihnen sämmtlich zu wünschen ist, daß die dänischen Passagezölle bald aufhören mögen, so dringen auch die Geschäfte aller dieser Häfen selbst auf liberalere Zolleinrichtungen, ausgedehnte Freiläger oder, wo es die Bedeutsamkeit des Waarenverkehrs verlangt, auf Freihafensysteme.

g) Cölns Rheinverkehr.

Schließlich führen wir hier noch den Flußschiffsverkehr Cölns an, um zu zeigen, welchen Umfang der Schiffsverkehr dieses bedeutendsten Handelsplatzes des westlichen Theils des deutschen Zollvereins, dessen natürliche Seehäfen leider in außerdeutschen Vorländern gesucht werden müssen, erlangt hat, und wie es zu beklagen ist, daß bei einem solchen bedeutenden Waarenverkehre dem deutschen Binnenlande dort kein Seehafen zur freien Disposition gestellt ist.

Der Rheinverkehr Cölns gestaltete sich im Jahre 1846 folgendermaßen:

1) Zufuhr.

a) Zu Berg.

Von Holland in Dampfbooten.....	116,347 Ctr.
„ Holland u. anderen See- u. ausländ. Häfen in Schleppfähnen	777,415 „
begl. in Segelschiffen.....	260,713 „
Summa...	1,154,475 Ctr.

b) Zu Thal.	
In Dampfsbooten.....	124,613 Ctr.
Von Häfen zwischen Cöln und Koblenz.....	823,740 "
" Koblenz und der Mosel.....	306,200 "
" inländischen Häfen zwischen Koblenz und Mainz.....	17,621 "
" ausländischen ".....	81,000 "
" Mainz.....	53,076 "
Vom Main.....	118,833 "
Von Rheinhäfen zwischen Mainz und Neuburg.....	91,488 "
Vom Neckar.....	24,044 "
Von Rheinhäfen oberhalb Neuburg.....	11,534 "
In Schleppfähnen.....	3,876 "
Auf Holzflößen.....	90,484 "
Summa...	1,746,509 Ctr.

2) A b f u h r.	
aa) Zu Berg.	
In Dampfsbooten.....	189,968 Ctr.
Nach Häfen zwischen Cöln und Koblenz.....	126,643 "
" " " Koblenz u. der Mosel.....	212,815 "
" " " Koblenz und Mainz.....	38,897 "
" Mainz.....	86,676 "
" dem Main.....	164,501 "
" " Oberrhein.....	310,854 "
" Oberrhein in Schleppfähnen.....	35,804 "
" " Neckar.....	88,401 "
Summa...	1,254,559 Ctr.

b) Zu Thal.	
In Dampfsbooten.....	67,027 Ctr.
" Schleppfähnen nach Holland und anderen See- und ausländischen Häfen.....	131,451 "
" Segelschiffen.....	32,035 "
Nach preussischen Häfen.....	184,957 "
Summa...	415,473 Ctr.

Vorbeigefahren sind zu Berg:

Von Amsterdam und Rotterdam nach Mainz.....	445,474 Ctr.
" " " " " Frankfurt.....	74,618 "
" " " " " Mannheim.....	621,848 "
" " " " " Heilbronn.....	45,127 "
" " " " " anderen Häfen oberh. Mainz.....	202,584 "
" " " " " preussischen Häfen.....	263,589 "
Summa...	1,653,240 Ctr.

In bedeutender Handelsverbindung steht außerdem Cöln mit Antwerpen, wohin eine Eisenbahn, auf welcher kein belgischer Transitzoll gehoben wird, führt. Da der Seehandel der Rheinlande in den Seeverkehr Hollands und Belgiens verflochten ist, so müssen wir den Leser bitten, denselben bei den Abhandlungen des Verkehrs dieser Staaten weiter zu verfolgen und hier nur noch einen Blick auf die allgemeine Importation des Zollvereins im Jahre 1846 zu werfen.

Eingeführt wurden in den Zollverein im Jahre 1846:

Baumwolle, rohe	352,740 Ctr.	Coffee	818,602 Ctr.
Baumwollen-Garn und Watten!	634,382 "	Cacao	11,090 "
Baumwollen-Waaren	9,853 "	Reis	195,326 "
Soda	91,397 "	Syrup	904 "
Roh- und Bruch Eisen	1,577,716 "	Taback, Stengel- u. Blätt.	292,650 "
Eisen in Stäben	1,111,910 "	do. fabricirter Rauch-	14,890 "
Weißblech, Draht u.	12,458 "	do. Schnupf-	103 "
Eisen- und Stahlwaaren, grobe	85,740 "	Cigarren	21,405 "
do. do. feine	3,639 "	Zucker, Brod-, Hut-, Can-	1,526 "
Flachs, Berg, Hanf, Heede	200,881 "	do. Lumpen-	161 "
Garn, rohes	62,100 "	do. Roh- und Farin	1,358,648 "
do. gebleichtes, gefärbtes	8,711 "	Del in Fässern	53,370 "
Zwirn	9,714 "	do. mit Terpentinöl vers.	66,744 "
Pack- und Segelleinen	7,681 "	Seidene Waaren	2,899 "
Leinwand, rohe	7,304 "	Seide, rohe	33,837 "
do. gebleichte, gefärbte	1,553 "	Halbseidene Waaren	3,145 "
Branntwein, Arac, Rum	24,900 "	Talg	24,751 "
Franzbranntwein	1,630 "	Stearin	1,290 "
Wein und Most	208,140 "	Wolle, roh und gekämmt	149,677 "
do. do. aus der Schweiz	70,942 "	Wollen-Garn	42,684 "
Süßfrüchte, trockene	122,518 "	Wollen-Waaren, bedruckte, ungewalkte	7,321 "
Gewürze	53,232 "	do. do. gewalkte	17,134 "
Heringe	290,953 Ton.	Ibran	261,185 "

Weiter in den Gesamtverkehr des Zollvereins einzudringen, vermeiden wir, da wir uns die Beschreibung des deutschen Seeverkehrs zur Aufgabe gestellt haben.

3) Mecklenburgs Seeverkehr.

Der Serverkehr Mecklenburgs reducirt sich fast gänzlich auf den Verkehr der beiden Hafenstädte Rostock und Wismar, die sich bisher einer sehr freien Handelsbewegung erfreuten, da Mecklenburg bekanntlich kein Grenzsteuersystem hatte.

a) Rostock.

Schiffahrt Warnemünde's, des Vorhafens von Rostock, im Jahre 1846.

Schiffe.	Angef.	Abgeg.	Schiffe.	Angef.	Abgeg.
Bremer	2	2	Lübecker	2	2
Dänische	170	171	Mecklenburger	191	192
Englische	5	5	Norweger	7	7
Französische	1	1	Preussische	42	40
Hamburger	3	3	Rostocker	149	153
Hannoversche	49	50	Russische	10	10
Holländische	59	59	Schwedische	67	67
			Zusammen ..	757	762

Die Ausfuhr stellte sich in 1846 folgendermaßen:

Weizen	8,176 Last	Delfaat	227 Last
Roggen	3,890 "	Wolle	8,133 Stein
Gerste und Malz	2,052 "	Lumpen	11,677 Rthlr.
Hafer	128 "	div. Gegenstände (Brannt-	
Hülsenfrüchte	458 "	wein etc.)	12,886 "

Die Ausfuhr repräsentirte etwa einen Werth von 2,234,269 Rthlr., gegen eine Einfuhr von 1,068,710 Rthlr. Im Jahre 1847 stellten sich Import und Export in den Hauptartikeln etwa folgendermaßen:

1) Export.

Die Ausfuhr von Korn vertheilt sich auf folgende Länder:

auf Großbritannien	mit	6,720 Last.
" Frankreich		2,153 "
" Belgien		502 "
" Holland		687 "
" diverse Länder		810 "

Summa ... 10,872 Lasten.

Hamburg bekam hiervon 462 Last Weizen und 16 Last Roggen; Bremen 78 Last Roggen; Stettin 96 Last Roggen.

2) Import.

Weizenmehl und Weizen	ca. 45 Last.
Roggenmehl u. Roggen	1,493 "
Gerste	10 "
Hafer	50 "
Erbsen	3 "
Salz	7,346 "
Steinkohlen	34,892 Tonn.
Häring	5,735 "
Thran	1,130 "
Eisen	6,831 Schß
Theer	2,213 Tonn.
Kalk	5,368 "
Reinhanf	1,094 Schß
Halbreinhanf	648 "
Russische Lichte	925 Lß
Talg	10,577 "
Leinsamen	3,861 Ton.
Blätter-Tabak, ausländ.	2,131 Ctr.

Der Gesamt-Import repräsentirte etwa einen Werth von 750,000 Rthlr.

b) Wismar.

Ausfuhr von Getreide und Samen im Jahre 1846:

Weizen	3,440 Last 63½ Schffl.	Wicken	7 Last — Schffl.
Roggen	1,893 " 67 "	Buchweizen	17 " 13½ "
Gerste	554 " 32 "	Leinsamen	58 " 13 "
Hafer	85 " 33 "	Rappsaamen	314 " 39 "
Erbsen	540 " ½ "	Rübsamen	13 " " "
		Zusammen	6,923 Last 69½ Schffl.

Bewerkstelligt wurde diese Exportation in 338 Schiffen, unter denen die meisten der mecklenburger, schwedischen, dänischen, holländischen und hannoverschen Flagge angehörten; auch Russen und Franzosen besuchten Wismar regelmäßig; Engländer, Oldenburger, Lübecker, Preußen und Norweger weniger.

Der gute Erfolg, welchen die bisherigen Zolleinrichtungen Mecklenburgs für seine Schifffahrt, Rheberei und seinen Handel gehabt haben, spricht für ein liberales Zollsystem. Die Landzölle und jetzigen Acciselinien Mecklenburgs müssen zum Heile des Ganzen aufgegeben und durch eine deutsche Grenzzolllinie ersetzt werden, nicht aber so die verkehrs-freien Institute seiner Seeplätze, sie möchten denn Freihafen-Privilegien, wenigstens in Rostock, Platz machen.

Nach Mittheilungen des Dr. Soetbeer ist die jährliche Importation Mecklenburgs in den Hauptartikeln etwa folgendermaßen anzuschlagen:

Eingeführt werden:

Caffee.....	ca. 27,000 Ctr.	Eisenwaaren.....	" 15,000 Ctr.
Zucker, raffin.....	" 50,000 "	Heringe.....	" 40,000 Tonn.
" roher.....	" 10,000 "	Fayance u. Porcellan..	" 4,000 Ctr.
Syrup.....	" 40,000 "	Glas, weißes Hohl...	" 2,500 "
Taback, fabr.....	" 7,500 "	" Fenster.....	" 500 "
" Blätter.....	" 4,000 "	Talglichte.....	" 600 "
Cigarren u. Rappé...	" 1,200 "	Süßfrüchte.....	" 4,000 "
Wein	" 12,000 Drh.	Öle.....	" 10,000 "
Rum, Arrac u. Branntw.	" 3,500 "	Papier.....	" 2,200 "
Reis	" 18,000 Ctr.	Tapeten.....	" 860 "
Eisen, rohes	" 10,000 "	Theer	" 10,000 Tenn.
" ord. in Stangen	" 40,000 "	Thran.....	" 7,000 "
" fein. "	" 15,000 "	Salz.....	" 17,000 "
" façonnirtes....	" 8,000 "	Diverses Material....	" 27,000 Ctr.

4) Lübeck's Seeverkehr.

Lübeck's Schifffahrt im Jahre 1846.

I. Schiffe mit Inbegriff der Dampfschiffe. Flagge:	Angekommen.		Abgegangen.	
	Schiffe.	Gr. (6000 π)	Schiffe.	Gr. (6000 π)
Lübecker.....	87	4,686	83	4,439
Dänische.....	208	2,087	210	2,195
Englische.....	14	991	14	991
Hamburger.....	2	19	4	322
Hannoversche.....	18	401	18	435
Mecklenburger.....	33	1,512	33	1,512
Niederländische.....	11	229	10	198
Norwegische.....	3	87	3	87
Oldenburger.....	2	30	2	30
Preussische.....	14	398	15	452
Russische.....	201	13,614	199	13,539
Schwedische.....	210	10,030	210	10,033
Total.....	803	34,084	801	34,233

Dampfschiff-Fahrten

zwischen				
Lübeck, St. Petersburg und Reval.....	25	4,150	25	4,150
Lübeck, Riga und Stettin.....	12	540	11	495
Lübeck, Stockholm, Calmar u. Istad.....	35	4,093	35	4,093
Lübeck, Malmö und Kopenhagen.....	35	1,225	35	1,225

II. Küstenfahrzeuge.

Flagge:				
Lübecker.....	19	456	19	456
Fremde.....	163	365	163	365
Total.....	182	821	182	821

Lübeck's Gesamt-Zufuhr im Jahre 1846.

Benennung der eingeführten Waaren	Einfuhr zu Lande.	Einfuhr zur See.	Total der Einfuhr.
	π	π	π
Baumöl.....	121,603	1,600	123,203
Baumwolle.....	117,778	—	117,778
Bijouterie-, Gold- und Silberwaaren.....	2,923	62	2,985
Blei, Zink, Zinn.....	103,889	34,707	138,596
Bücher, Kupferstiche, Musikalien.....	258,700	22,370	281,070
Butter.....	448,942	446,989	895,931
Caffee.....	3,306,476	71,374	3,377,850
Cacao, Castanien, Mandeln.....	210,947	6,350	217,297
Cochinille, Indigo, Safran, Saflor.....	110,595	1,935	112,530

Benennung der eingeführten Waaren.	Einfuhr zu Lande.	Einfuhr zur See.	Total der Einfuhr.
	℔	℔	℔
Drogueriewaaren.....	916,313	238,638	1,154,951
Eisen in Stangen und Bolzen.....	461,316	6,662,843	7,124,159
Eisenblech, Platen und Stahl.....	419,016	761,362	1,180,378
Fabrik- und kurze Waaren.....	2,405,915	674,665	3,080,580
Farbehölzer.....	361,831	2,542	364,373
Farbewaaren.....	664,854	180,857	845,711
Federn, Federposen, Borsten, Haare.....	20,239	179,633	199,872
Flachs.....	5,058	83,379	88,437
Fischbein.....	35,188	—	35,189
Früchte.....	163,272	—	163,272
Gewürzwaaren.....	147,359	4,233	151,592
Glas, Porcellan, Krystall, Steingut.....	858,563	1,597,231	2,455,794
Hanf.....	3,254	1,499,893	1,503,147
Hanföl.....	—	246,573	246,573
Häute, Felle, Leder.....	649,631	408,626	1,058,257
Hopfen.....	152,245	—	152,245
Instrumente und Maschinen.....	167,930	3,150	171,080
Tuchten.....	—	44,194	44,194
Käse.....	319,504	120,379	439,883
Kleesamen.....	401,300	7,572	408,872
Kupfer und Messing.....	62,671	480,239	542,910
Leinenwaaren.....	164,101	877,433	1,041,534
Lein-, Rüß-, Vitriöl- und Thran.....	253,612	644,464	898,076
Lumpen.....	324,290	150,402	474,692
Manufacturen, Wollengarn und Twist.....	2,941,976	14,805	2,956,781
Materialwaaren, welche nicht besonders genannt.....	250,270	227,753	478,023
Decken.....	18,863	—	18,863
Pelzwaaren.....	37,959	132,672	170,631
Pflanzen, Sämereien, Anis, Fenchel, Kümmel.....	448,635	907,429	1,356,064
Pflaumen.....	256,427	137,645	394,072
Pottasche.....	219	1,094,477	1,094,696
Reis.....	639,485	11,225	650,710
Rosinen, Corinthen, Feigen.....	493,665	12,500	506,165
Schießpulver.....	29,791	—	29,791
Seide, rohe.....	124,388	—	124,388
Seidenwaaren und Spitzen.....	72,228	256	72,484
Seife.....	60,841	64,426	125,267
Syrup.....	401,771	695,036	1,096,807
Taback und Cigarren.....	1,116,163	180,570	1,296,733
Talg.....	3,267	1,168,936	1,172,203
Talglichte.....	2,972	59,822	62,794
Tauwerk.....	4,223	144,264	148,487
Törse und Hebe.....	5,486	75,011	80,497
Thee.....	61,778	10,466	72,244

Venenennung der eingeführten Waaren.	Einfuhr zu Lande.	Einfuhr zur See.	Total der Einfuhr.
	℔	℔	℔
Öhren	71,249	416	71,665
Wachs, Wachs- und Spermaceti-Licht...	8,267	41,700	49,967
Wolle	487,136	26,313	513,449
Zucker	4,222,705	6,301	4,229,006
Diverse, nicht speciell aufzuführende Artikel	972,142	691,219	1,663,361
Total ℔	26,463,892	21,156,937	47,620,829
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.
Männ.	—	99	99
Fische, gesalzene	614½	2,133½	2,747½
Graupen, Grütze, Mehl	1,060½	3,544½	4,604½
Kaff, göttändischer	—	23,362	23,362
Kaff, Segeberger	927	—	927
Kreide	—	263	263
Leinsamen	—	15,114	15,114
Pech	—	2,668½	2,668½
Salz	2,706	9,708	12,414
Schlag-, Hanf-, Dabder- und Kessamen	432	203	635
Steinkohlen und Einders	60	77,992	78,052
Theer	12	15,527	15,539
	Viertel.	Viertel.	Viertel.
Arrac	3,447	2,980	6,427
Bier	2,536	724	3,260
Essigsprit und Weinessig	2,296	4,377	6,673
Essig von Bier und Früchten	6,963	1,820	8,783
Korn- und Kartoffelbranntwein	383	908	1,291
Korn- und Kartoffelsprit rauber	1,093	2,699	3,792
Rum	30,302	19,064	49,366
Weinbranntwein und Genever	3,175	1,888	5,063
Wein	59,079	217,960	277,039
Wein- und rectificirter Fruchtspriet	29,187	57,839	87,026
	Flaschen.	Flaschen.	Flaschen.
Arrac	1,731	—	1,731
Bier	265	553	818
Wein	66,306	19,612	85,918
	Krüge.	Krüge.	Krüge.
Mineralwasser	138,125	31,099	169,224
	Stück.	Stück.	Stück.
Matten	—	52,740	52,740
Ziegelsteine	659,167	307,550	966,717

Venenennung der eingeführten Waaren.	Einfuhr zur See.	Einfuhr zu Lande.	Total der Einfuhr.
	Colli.	Colli.	Colli.
Contanten	415	84	499
Gemälde	59	22	81
Reise-Effecten	785	213	998
	Mark.	Mark.	Mark.
Holz: Bretter und Dielen	—	402,310	402,310
do. Balken, Sparren, Latten u.	44,146	141,098	185,244
	Last.	Last.	Last.
Getreide	—	1,301½	1,301½
Tarirtes Gewicht..... ℔	11,041,427	97,367,985	108,409,412
Hierzu vorstehend. Gew. „	26,463,892	21,156,937	47,620,829
Total..... ℔	37,505,319	118,524,922	156,030,241
	Stück.	Stück.	Stück.
Vieh	13,203	—	13,203

Hierunter sind indeß nicht die Zufuhren landwirthschaftlicher Producte der nächsten Umgegend mit begriffen. Die Einfuhr von der Landseite pr. Stecknitz-Canal, Ober-Trave und Wacknitz wurde vermittelt durch:

1510 Frachtfuhren von Hamburg und Altona mit.....	14,871,902 ℔	Güter
357 Frachtfuhren aus Mecklenburg, Preußen, Sachsen und jenseits der Elbe her mit.....	1,224,334 „	„
289 Stecknitz-Schiffe von Hamburg und Lauenburg mit... ..	12,091,056 „	„
170 Fahrzeuge der Ober-Trave mit.....	5,921,671 „	„
146 Stecknitz-Boote mit Landfuhren und Posten.....	3,396,356 „	„

Summa... 37,505,319 ℔ Güter.

Die wichtigste Geschäftsbranche, der wir im Lübecker Verkehre bezeugen, ist sein nordisches Geschäft, in welchem es die Producte von Schweden, Rußland, Finnland u. an sich zieht und dafür jene Länder wieder mit Colonial- und Industrie-Artikeln versorgt. Dieses Geschäft erscheint uns dann auch wieder bei der Betrachtung der Waarenmassen, welche von und nach Hamburg gehen; denn in vielen Fällen macht der Lübecker nur den Spediteur, während das eigentliche Waarengeschäft in Hamburg liegt. Schon aus der Anzahl der in Lübeck einclarirten russischen und schwedischen Schiffe, welche in Vergleich mit den anderen Ostseeeplätzen hier in so überwiegender Anzahl einliefen, kann auf die Bedeutung dieses nordischen Geschäfts Lübeck's geschlossen werden. Von einigen Hauptartikeln aus diesem Geschäft wurden im Jahre 1846 folgende Quantitäten eingeführt:

Pottasche.....	900 Fässer	von St. Petersburg
Hanf	2,390 Sch℔	„ „
„	2,488 „	„ Riga

Säe-Leinsamen.....	13,072 Tonnen von Riga
Talg.....	1,169 Fässer " St. Petersburg
Theer.....	14,841 Tonnen " Finnland
Pech.....	2,568 " " "

Hierzu kommen dann noch die unter der Einfuhr zur See aufgeführten Quantitäten Eisen in Stangen, Kupfer, Messing und Alaun, meist aus Schweden, Glas, Talglöthe, Tauwerk, Dorf und Heede, meist aus Rußland.

Im Getreidegeschäfte wurden exportirt:

Weizen.....	1000 Last nach Schweden, England, Belgien und Holland.
Roggen.....	800 " " Holland und Schweden.
Gerste.....	500 " " Holland und England.
Erbsen.....	200 " " Holland, England und Belgien.
Buchweizen.....	100 " " Holland.

Es hat wohl keine Seestadt Deutschlands mehr Grund sich über die Umgestaltung des Reichs in einen Bundesstaat mit einer einigen Zollverfassung, mit einer Centralbehörde, die dafür zu sorgen hat, daß jedem Lande, jedem Orte Gerechtigkeit widerfährt, zu freuen, wie Lübeck, diese bislang von ihren Nachbarn so sehr gedrückte und angefeindete Stadt. Wird künftig der Herrscher Schleswig-Holsteins unbedingt der deutschen Central-Bundesgewalt zu gehorchen haben, werden mit den deutschen Passagiezöllen auch die dänischen fallen, wird es endlich den deutschen gelehrten Handels- und Zolltheoretikern nicht gelingen, die Seestädte durch Zollbarrieren von der See abzusperren, dann wird auch Lübeck's Zukunft eine freudige sein und Handel und Schifffahrt dieser alten Hansestadt neues Leben bekommen.

5) Schleswig-Holsteins und Dänemarks Seeverkehr.

Der dynastischen Verbindung dieser Länder wegen ist es erforderlich daß ihr Verkehr mit einander abgehandelt wird, namentlich weil die statischen Nachweise häufig den Verkehr des Königsreichs und der Herzogthümer zusammenfassen.

Der Hauptreichtum dieser Länder und Inseln beruht bekanntlich in der Production von Bodenfrüchten, in der Viehzucht, in dem Fische fange und der Schifffahrt.

Weil der Lage dieser Länder wegen fast Alles, was nicht von Hamburg und Lübeck, oder Mecklenburg pr. Achse kommt oder dahin geht, durch Schiffe aus- und eingeführt wird, so theilen wir in dieser

Abhandlung mehrere Uebersichten des Gesamtverkehrs mit, indem wir sie als Nachweise für den Seeverkehr ansehen.

a) Getreide-Ausfuhr Dänemarks und der Herzogthümer
im Jahre 1846.

	Vom Königreiche.	v. Schleswig.	v. Holstein.	Summa.
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.
Roggen	293,042	32,634	60,587	386,263
Weizen	191,306	50,177	137,992	379,475
Gerste	1,174,024	27,278	82,563	1,283,865
Hafer	282,696	66,604	97,199	446,499
Malz	18,319	254	130	18,703
Buchweizen	13,763	26,268	41,261	81,292
Erbsen	161,160	4,664	14,550	180,374
Wicken	13,305	58	2,956	16,319
Bohnen	—	14,255	10,504	24,759
Summa ...	2,147,615	22,219	447,742	2,817,549
		Gesamt-Einfuhr ...		75,839
		Mehr-Ausfuhr		2,741,710

Dagegen:

Mehr-Ausfuhr 1845 = 2,548,830 Tonnen.
" " 1840 = 1,975,640 "

Grüß-Export 1846.

Von Kopenhagen	8,133 Tonn.
" dänischen Provinzen	13,686 "
" Schleswig	9,631 "
" Holstein	16,673 "
	48,123 Tonn.

Mehl-Export 1846.

Von Kopenhagen	9,329 Tonn.
" dänischen Provinzen	2,175 "
" Schleswig	3,944 "
" Holstein	5,216 "
	20,664 Tonn.

Brot-Export 1846.

Von Kopenhagen	2,978,510 R
" dänischen Provinzen	87,936 "
" Schleswig	81,446 "
" Holstein	636,854 " u. 2,109 Rbthlr.
	2,784,746 R u. 2,109 Rbthlr.

b) Kopenhagens Verkehr.

Der Hauptverkehrsplatz des Königreichs ist bekanntlich die Stadt Kopenhagen. Früher mit bedeutenden Privilegien ausgerüstet, war sie die Hauptversorgerin des scandinavischen Nordens; nachdem aber durch die staatliche Trennung Norwegens u. s. w. diese Privilegien gefallen sind, haben sich die deutschen Hansestädte nicht bloß diesen Norden, sondern auch die Stadt Kopenhagen und die ganze dänische Monarchie tributair gemacht, wenn auch Kopenhagen noch immer ein nicht unbedeutendes Colonial-Waaren- und Getreide-Geschäft hat.

Das Geschäft Kopenhagens gestaltete sich in einigen Handelsartikeln im Jahre 1846 folgendermaßen:

Rohzucker wurde zugeführt:

direct von den Erzeugungsländern	16,000,000 ℔
darunter:	
von dänisch Westindien	10,750,000 "
von Portorico, Brasilien, Havana und Ostindien	5,250,000 "
indirect von England, Hamburg und Altona	1,000,000 "
Außerdem 350,000 ℔ Lumpenzucker von Belgien.	

Dieser Import hat in den letzten 5 Jahren bedeutend zugenommen.

Die Ausfuhr von raffinirtem Zucker und Candis

betrug	2,875,000 ℔
Caffee. Gesamt-Zufuhr	4,500,000 "
darunter:	
direct von Brasilien und Ostindien	3,400,000 "
indirect von Holland und Hamburg	1,100,000 "

Auch dieser Import ist fast um das Doppelte gestiegen.

Weis von Ostindien und Holland, ungeschälter	1,500,000 ℔
geschälter	750,000 "
Ausfuhr	600,000 "

Rum von St. Croix

5,600 Drh.

Taback. Zufuhr indirect über Bremen, Hamburg und Holland

1,100,000 ℔
2,000,000 "

Farbeholz, Zufuhr

Getreide.

	Zufuhr.		Ausfuhr.
Weizen	85,000 Tonn.	Weizen	5,000 Tonn.
Roggen	156,000 "	Roggen	28,000 "
Gerste	166,000 "	Gerste	42,000 "
Hafer	105,000 "	Malz	17,000 "
Erbfen	23,000 "	Hafer	20,000 "
Rappfamen	10,000 "	Erbfen	12,000 "
Grüße und Mehl	900,000 ℔	Weizenmehl	300,000 ℔
		Roggenmehl	450,000 "
		Gerstenmehl	1,500,000 "
		Grüße	1,100,000 "
		Weizenbrot	3,500,000 "

Eisen. Zufuhr: Schwed. und norweg. Stangen-Eisen

25,000 Sch℔

Engl. Stangen-Eisen

5,000 "

Roheisen

10,000 "

Holzwaaren. Zufuhr: Finnländische

13,720 C-L.

diverses Zimmerholz

1,326,000 Cubitfuß.

(Hat zugenommen.)

Steinkohlen. Zufuhr

350,000 Tonnen.

Ausfuhr

40,000 "

Salz. Zufuhr: 49,000 Tonnen, darunter:

vom Mittelmeere

33,000 Tonnen.

von Liverpool

16,000 "

Häringe. Zufuhr: Norwegische	14,000 Tonnen.
Dänische Küsten	3,500 "
Außerdem aus vorbeisegelnden Schiffen gekauft	21,000 "
Theer. Zufuhr	24,500 Tonnen.
Ausfuhr	7,000 "
Bech. Zufuhr	1,900 Tonnen.
Pottasche. Zufuhr: Finnland. und Petersburg.	450,000 \mathcal{R}
Häute und Felle. Zufuhr	83,000 Stück.
Thran. Einfuhr im Ganzen 20,500 Tonnen, darunter:	
Island. 5,700 Tonn.	Finnmärker 2,000 Tonn.
Grönland. 8,000 "	Epikberger 500 "
Farör 1,100 "	Südfsee 3,200 "
Klippfisch von Island	4,400 $\mathcal{S}\mathcal{H}\mathcal{R}$
Flachfisch von Island	2,900 $\mathcal{S}\mathcal{H}\mathcal{R}$

Was nun den Schiffsverkehr Kopenhagens betrifft, so landeten in diesem Jahre, außer den 255 Dampfbooten, vom Königreiche und den Herzogthümern, 4,473 Schiffe v. z. 57,303 C.L. und zwar:

von Seeland u. Mön... 1479 Schiffe	von Schleswig..... 988 Schiffe
" Fühnen u. Langeland 319 "	" Holstein..... 96 "
" Laland u. Falster ... 330 "	" Farör und Grönland 96 "
" Bornholm..... 340 "	vom Robbensschlag 8 "
" Sütland..... 562 "	" gewöhl. Fischfange.. 255 "

welcher Verkehr sich in den letzten 5 Jahren um 47 pCt. gehoben hat.

Abgingen nach jenen Ländern 4,795 Segelschiffe v. z. 68,058 C.L. und 260 Dampfboote.

Von fremden Ländern clarirten ein:

von Altona (Freihafen)	14 Schiffe v. z.	196 C.-L.
" Lübeck	9 " " "	203 "
" Mecklenburg.....	4 " " "	74 "
" Bremen.....	9 " " "	185 "
" Schweden.....	459 " " "	13,319 "
" Norwegen	129 " " "	2,752½ "
" Finnland.....	80 " " "	8,370 "
" Rußland.....	36 " " "	1,822 "
" Preußen.....	827 " " "	15,761 "
" Holland	31 " " "	1,095 "
" Belgien	18 " " "	1,062 "
" Großbritannien und Irland.....	359 " " "	21,080 "
" Frankreich	20 " " "	1,047 "
" Portugal und Azoren.....	1 " " "	36 "
" Spanien.....	39 " " "	3,475 "
" Italien und Oesterreich.....	8 " " "	592 "
" dänisch Westindien	35 " " "	4,052 "
" fremd. Westindien und Nordamerika	7 " " "	567 "
" Südamerika.....	10 " " "	950 "
" Afrika und Ostindien.....	7 " " "	538 "

Summa 2,102 Schiffe v. z. 77,176 C.-L.

Tiefer in den Seehandelsverkehr des Königreichs einzugehen, scheint uns hier nicht paßlich zu sein; wir führen nur noch den Schiffsverkehr in zwei wichtigen Meeresstraßen hier an, welche die Ostsee mit der Nordsee verbinden und zu denen Dänemark den Schlüssel besitzt, auch bekanntlich in beiden einen Passagezoll erhebt.

c) Sund- und Belt-Passage.

Summarische Liste

der Schiffe aller Nationen, welche im Jahre 1846 den Sund passiert sind.

Flaggen.	Von der Nordsee.	Von der Ostsee.	Total.
Englische.....	2,218	2,191	4,409
Hannoversche.....	469	522	991
Dänische.....	756	604	1,360
Schwedische.....	908	933	1,841
Norwegische.....	1,238	1,246	2,484
Preussische.....	1,790	1,773	3,563
Russische.....	434	466	900
Holländische.....	641	642	1,283
Hamburger.....	16	20	36
Bremer.....	32	31	63
Belgische.....	3	4	7
Französische.....	106	107	213
Mecklenburger.....	602	585	1,187
Lübecker.....	53	46	99
Amerikanische.....	36	35	71
Oldenburger.....	91	88	179
Italienische.....	21	21	42
Spanische.....	3	3	6
Schiffe....	9,417	9,317	18,734

Schiffahrt durch den Sund in den letzten 10 Jahren.

1837.....	13,102 Schiffe.	1842.....	13,957 Schiffe.
1838.....	13,960 "	1843.....	14,945 "
1839.....	16,175 "	1844.....	17,332 "
1840.....	15,662 "	1845.....	15,950 "
1841.....	14,735 "	1846.....	18,734 "

Summarische Liste

der Schiffe, welche im Jahre 1846 den großen Belt passiert sind:

von Norwegen.....	357 Schiffe	von Nordamerika.....	1 Schiff
nach ".....	394 "	" Brasilien.....	1 "
von England.....	292 "	" der Südsee.....	1 "
nach ".....	330 "	" Grönland und Spitz-	
" Belgien.....	89 "	bergen.....	10 "
" Frankreich.....	25 "	" dänischen nach dän-	
von Westindien.....	12 "	ischen Häfen.....	9 "

welche sämmtlich beladen, und zwar					
mit Getreide.....	949	Schiffe	mit Steinkohlen, Stein-		
" Rapp-, Lein- u. Hanf-			zeug, Mauersteinen,		
samen.....	46	"	Dachziegeln etc.....	251	Schiffe
" Holz und Eisen.....	316	"	In Ballast passirten.....	237	"
Summe aller passirten Schiffe 2,022.					

Was nun zweitens den Verkehr der deutschen Herzogthümer Schleswig und Holstein betrifft, welche bekanntlich bislang ein von den übrigen Theilen der Monarchie abgesondertes, für beide Herzogthümer aber gemeinschaftliches Zollsystem hatten, so werden wir, ihrer maritimen Lage wegen, hier den gesammten auswärtigen Verkehr neben ihrer Gesamtschiffahrt aufführen und dann einige Hafenplätze specieller betrachten.

d) Gesamtschiffahrt und Handel der Herzogthümer.

1) Schiffahrt des Herzogthums Schleswig.

	Segelsch.	Dampfsch.		Segelsch.	Dampfsch.
In der inländischen Fahrt liefen ein	13,315	256			
" " " " " aus			13,150	226	
" " ausländischen " " ein	1,344	8			
" " " " " aus			1,351	8	
Summe der eingelaufenen	14,659	264			
" " ausgelaufenen			14,801	234	

2) Schiffahrt des Herzogthums Holstein.

	Segelsch.	Dampfsch.	Segelsch.	Dampfsch.
In der inländischen Fahrt liefen ein	14,444	146		
" " " " " aus.....			14,214	150
" " ausländischen " " ein	7,135	9		
" " " " " aus.....			7,618	9
Summa der eingelaufenen	21,579	155		
" " ausgelaufenen			21,832	159

In beiden Herzogthümern also

liefen ein.....	36,238	Segelschiffe und	419	Dampfschiffe
liefen aus.....	36,633	"	393	"

Dabei gestaltete sich die Einfuhr und Ausfuhr dieser Herzogthümer und des Fürstenthums Lübeck im Jahre 1846 folgendermaßen:

1) E i n f u h r.

Baumwollen-Waaren,		Branntwein,	
Garn, ungef.....	811,595	W	Genever in Flaschen-
gefärbt.....	66,387	"	kellern à 12 Flasch.
Band.....	23,802	"	St. Croix-Rum.....
Manufactur.....	1,183,144	"	2 Stk.
Weißwein.....	266,870	"	96,739 Viert.
			and. in Fässern.....
			21,503 "
			in Fl. à ¾ Pot....
			4,246 Stk.

Caffeebohnen	6,042,473	℔	Zimmermannsarbeit ...	23,012	℔
Caneel.	33,889	"	Hopfen	120,912	"
Corinthen	297,044	"	Indigo	59,820	"
Eisen u. Eisenwaaren,			Leinen, Band-	4,390	"
Stangen-Eisen	9,148,020	"	ungebl. üb. 20 Dr. auf 1 □ 3.	110,539	"
Eisen- u. Stahlbraht	172,316	"	unt. 20 " " "	189,084	"
Nägel über 3 Zoll ...	135,832	"	sonstiges	349,893	"
kleinere	154,546	"	Mauersteine,		
Platten v. $\frac{1}{2}$ 3. Dicke	196,173	"	über 5 ℔ pr. Stk. ...	1,101,187	Stk.
dünnere unverzinnete	410,601	"	unter 5 " " "	5,616,392	"
verzinnete ..	153,458	"	Obst, getr. Pflaumen...	956,808	℔
Schiffsanker	48,573	"	Drangen	944,334	Stk.
Ankerketten 2c.	34,882	"	Papier, Schreib-	123,948	℔
Dampfkessel	7,902	"	Druck-	11,870	"
Gusseisen-W., grobe..	305,398	"	Korduns-	15,180	"
verzinnete ...	11,173	"	Papp- u. Sand-	16,173	"
feinere	478	"	Maculatur- ...	53,552	"
Bijouterie- ..	34	"	Preß-	6,313	"
Eisen-Kramm., grobe	362,620	"	blaues	227	"
feine	58,281	"	Tapeten-	17,687	"
incrustirte ..	417	"	buntes	15,841	"
Eisenblechw., lackirte	12,472	"	Porcellan, weißes	21,588	"
unlackirte ..	1,613	"	mit einfarbig. Malerei	7,259	"
Flachs, ungehechelter...	342,542	"	" mehrfarbiger "	5,204	"
gehechelter	62,544	"	Reis u. Reismehl	871,786	"
Glaswaaren,			Paddy	711,480	"
Tafelglas	668,649	"	Rosinen	713,779	"
Kronglas	34,233	"	Sago	109,398	"
in Scheiben	625	"	Salz, officinelles	17,131	"
Dachscheiben	2,727	"	Stein-	6,434,499	"
Spiegelglas, unfol...	824	Stk.	"	14,069	℔
fol.	2,504	"	anderes	2,263,461	℔
in Rahmen v. Holz..	17,954	"	Seidenwaaren, Band...	6,335	"
" " " Papier	1,530	"	andere ..	31,244	"
" " " Blech ..	279	"	Sirup	2,311,301	"
Flaschen v. $\frac{1}{2}$ Pot u. wr.	7,701	"	Steinkohlen	273,838	℔
" $\frac{1}{2}$ " bis 1	59,097	"	Steinzeug	709,725	℔
über 1 Pot...	14,631	Pot	Taback, unfabr.	2,559,213	"
Medicingläser	8,383	℔	fabr. Rauch- u. Rau-	64,551	"
Andere	142,027	"	Schnupf-	3,412	"
Hanf, ungehechelter...	1,035,864	"	Cigarren	1,668	"
gehechelter	17,677	"	Thee	195,270	"
Holz u. Holzgut,			Theer	5,216	℔
Mahagoni	4,038	Cbf.	Steinkohlen-	698	"
"	69,126	℔	Töpferarbeit	412,345	℔
Fichten u. Tannen...	131,270	Cbf.	Wein, in Fässern	223,403	℔
" " " ...	924	℔	" Flaschen à $\frac{1}{2}$ Pot	84,027	Stk.
Anderes	2,337,383	Cbf.	Wollen-Waaren, Band	2,267	℔
"	10,167	"	Tuch u. Halbtuch ..	104,995	"
" zum Aftiren...	237,217	"	Calmuc	82,051	"

Wollenwaaren

Tricotage	955	℔
größte Sorten	2,125	"
mit Seide gemischte	152	"
alle andern	231,275	"

Zucker,

roher, v. St. Croix	2,777,632	℔
in and. Fällern...	5,230,638	"
Melasse	488	"
raffinirter	229,650	"

2) A u s f u h r.

Amidam	253,134	℔
Bier	2,519	Tn.
Bohnen	24,759	"
Borke u. Lohse	767,907	℔
Branntwein	40,623	B.
Brot	720,122	℔
" für 2,109 Rbthlr.		
Butter	72,528	Tn.
Erbfen.	19,485	"
Felle, Kalb-, Schaf- u., unbereitete	685,169	℔
Fleisch	1,036,467	"
Gerste	110,327	Tn.
Graupen u. Grütze ...	4,091,981	℔
Häute, Rindvieh- und Pferde-	76,298	"
" do. do.	34,508	"
Hafer	164,179	Tn.
Hornvieh	40,043	Stk.
Käse	703,114	℔

Kartoffeln	112,881	Tn.
Knochen	2,539,560	℔
Leder	290,709	"
Lichte u. Talg	83,117	"
Lumpen	154,554	"
Mauersteine	2,483,179	Stk.
Mehl	1,844,634	℔
Del, Hanf-, Lein- und Rüb-	3,302,320	"
Deftuchen	15,916,364	"
"	74	Tons
Pferde	10,161	Stk.
Rappsaat	148,740	Tn.
Roggen	93,486	"
Schafe u. Lämmer ...	17,805	Stk.
Schweine	26,297	"
Speck	3,083,251	℔
Weizen	189,965	Tn.
Wolle	312,407	℔
" Kalk-	36,253	"

Oben genannte Exporte gingen sämmtlich nach fremden Ländern, außer den 34,508 ℔ Rindvieh- und Pferdehäute, welche zur weiteren Fabrikation und Consumtion nach Altona auselavirt wurden. Der in solchen Fällen eintretenden Zollermäßigung wegen, wodurch dieser Freihafen begünstigt wird, sind dieselben in den Verkehrsregistern besonders rubricirt.

In Hinblick auf die Zeitverhältnisse und eines wahrscheinlichen Anschlusses Schleswig-Holsteins an einen deutschen Bundesstaat mit einheitlichem Zollsystem glaubten wir in den Verkehr dieser Länder etwas specieller als bei den übrigen deutschen Staaten eingehen zu dürfen. Den Ländern Schleswig und Holstein, die sich bis jetzt eines liberalen Zollsystems zu erfreuen hatten, ist es zu wünschen, daß sie niemals ihres Seeverkehres wegen, auf den sie angewiesen sind, bereuen mögen, ein liberales, handelsverständiges dänisches mit einem deutschen Zollsystem vertauscht zu haben. Hoffentlich wird richtige Einsicht der Deutschen in die mercantilen Verhältnisse ihnen dieses ersparen.

Unter den Seerägen der Herzogthümer erwähnen wir folgende:

e) Flensburg,

der Haupthandelsplatz des Herzogthums Schleswig.

Flensburgs Verkehr im Jahre 1846.

Verschiffung.	Schiffe.		Verlaurte Lasten.	Ladung.
	Sch.	Lasten.		
Von Dän. westind. Colon.	12	1293	1164	Zucker, Rum ic.
" Portorico	1	140½	140½	Robbzucker u. Caffee.
" Charleston	1	113	113	Paddy.
" Rio de Janeiro	1	109	109	Robbzucker u. Caffee.
Nach Dän. westind. Colon.	17	1850½	1634	In Ladung.
" Charleston	1	113	61	Steinkohlen ic.
" Ostindien	2	297½	200	Inl. Producte, Fabri- cate u. Handwerkerp., Eisen, Steinkohlen ic.

Vom Wallfischfang und Robbenschlag kehrten 8 Fahrzeuge zurück von zus. 781½ L. mit 320½ Quardeelen Robben- und Wallfischspeck, 17,242 Stück Robbentellen, 400 A Barden; von der Südsee 1 mit 1500 Tonnen Thran und 15,000 A Barden. Nach Island gingen 8 Schiffe v. z. 256½ C.L. mit Victualien, Colonial-, Manufactur- und Fabrik-Waaren; von daher kamen 2 Schiffe mit Klippfisch und Thran und 1 mit Meerkalbleder und Thran.

Landwärts wurden eingeführt:

von Hamburg-Altona pr. Eisenbahn über Rendsburg ...	2,680,727 ℔
" " " " " von Kiel	609,824 "
" " " " " Frachtfuhre über Langensfelde...	663,367 "
" " " " " von Kiel	9,769 "
" Lübeck über Schwartau	12,491 "
pr. Frachtpost	21,507 "
über Husum	513,454 "

Summa.... 4,511,139 ℔

Transit- und Credit-Auflage-Waaren

nach Island	88,067 ℔ Caffee, raff. Zucker, Manufacte.
" Grönland	101,426 ℔ Salz u. Proviantgegenstände.
" Hamburg, Altona, Lübeck, Mecklenburg, Preußen, Rußland, Norwegen, Amerika, West- und Ostindien: 1,144,000 ℔ Manufacte, Caffee, Reis, Pfeffer, Mehl u. Farbeholz, 145 Tonnen Erbsen, 4518 □ Fuß Bretter, 1238 Stück schwed. Fliesen, 3635 Tonnen Steinkohlen, 20,000 Stück Mauersteine, 356 Tonnen Salz, 104 Tonnen Theer, 38 Tonnen Thran, 8915 ℔ Pech, 11,853 ℔ und 1271 Stück Bouteillen, 271 Viertel Wein, 8890 Viertel und 4512 Bouteillen Rum.	

Directe Einfuhr von dänisch Westindien:

Zucker	2,814,671 \mathcal{R}	Tamarinden	2,188 \mathcal{R}
Rum	84,788 $\frac{1}{2}$ Viert.	Mahagoni-Holz	2,203 Cbf.
Coffee	148,928 \mathcal{R}	Tabacksblätter	87 \mathcal{R}
Farbeholz	390,510 "	Schilbkröten, Wein u.	—

deren Gesamtwertb = 435,978 Rthlr.

Ausfuhr nach dänisch Westindien:

Kornwaaren, Hülsenfrüchte, Kartoffeln	für	42,154 Rthlr.
Bier, Branntwein, Brot, Eider, Essig	"	11,606 "
Fettwaaren, Butter und Käse	"	123,783 "
Fische	"	5,290 "
Fabrik- und Handwerker-Waaren	"	55,159 "
andere inländische Waaren	"	6,211 "
fremde verzollte Waaren	"	1,947 "
Transit- und Credit-Auflage-Waaren	"	193,759 "

Summa.... 439,909 Rthlr.

Die sechs Zuckerfabriken bezogen den Rohzucker:

von Hamburg und Altona	423,697 \mathcal{R}
" Brasilien	205,718 "
" Ostindien	— " (213,308 \mathcal{R} in 1845)
" Portorico	499,750 "
" dänisch Westindien	2,814,671 "
" Kopenhagen und St. Croix	381,190 "
Sonst. fremd	5,378 "
Summa	4,330,404 \mathcal{R}

17 Brennereien brannten 5447 Orbst Branntwein.

Korn-Ausfuhr im Jahre 1846.

	Buchweizen.	Gerste.	Hafcr.	Roggen.	Weizen.	Tonnen
Altona	—	—	—	90	—	"
Belgien	—	350	—	3,740	4,260	"
England	—	—	2,800	—	—	"
Holland	1,700	986	—	2,460	—	"
Island	—	60	62	1,819	—	"
Mecklenburg	30	—	—	12	—	"
Norwegen	—	991	—	2,154	49	"
Rußland	—	477	248	—	—	"
Schweden	—	1,350	—	1,000	30	"
Westindien	—	30	4,159	—	—	"
Summa	1,730	4,214	7,269	11,275	4,339	Tonnen.

Flensburgs Schifffahrt im Jahre 1846.

Im Jahre 1846 sind im Ganzen 1825 Schiffe von 25,433½ Com-
merz=Lasten in Flensburg angekommen und 1826 von 25,298¾ Com-
merz=Lasten abgegangen, die sich nach Herkunft und Bestimmung wie
folgt, vertheilen:

Von und nach:	Angekommen:		Abgegangen:	
	Zahl der Schiffe.	G.=Lasten.	Zahl der Schiffe.	G.=Lasten.
Dem Inlande	1,470	11,584½	1,489	11,778½
Altona	24	323	19	225
Grönland	8	784½	8	784½
Island	3	55½	9	282
Westindien	12	1,327½	18	1,973½
Nordamerika	1	113		
Südamerika	1	109		
Ostindien und der Südsee	1	149½	2	298
England	66	2,373	59	1,704
Frankreich	2	142½	3	145½
Frankreich	9	261½	14	372½
Holland	1	22½	6	269½
Belgien	10	160¾	12	211½
Norwegen	79	3,200	74	2,946½
Schweden	26	2,197½	26	2,222
Finnland	38	1,385½	30	973
Rußland	11	538½	6	320
Preußen	39	352	38	520
Mecklenburg	12	109	11	253½
Lübeck	6	148		
Hamburg	6	96½	2	19½
Bremen				
Zusammen	1,825	25,433½	1,826	25,298¾

f) Kiel.

Die Stadt ist weniger ihres Eigenhandels, als ihres Expeditions-
verkehrs von Hamburg=Altonaer Gütern wegen erwähnenswerth. Die
Eisenbahn, welche jetzt Altona mit Kiel verbindet, hat in der letzten Zeit
dem Geschäfte dieser Stadt einen bedeutenden Zuwachs verschafft, namentlich
sind es die Güter des nordischen Geschäfts Hamburgs (wir werden
hierauf in dem nächsten Capitel zurückkommen), welche diesen Weg jetzt
vielfach einschlagen. Kiel hat in seinem Meerbusen einen der schönsten
Häfen der deutschen Küste, in welchen auch der schleswig=holsteinische
Canal mündet.

Im Jahre 1846 besuchten folgende Schiffe diesen Hafen:

Schwedische ..	78 Sch. v. z.	3,877 C.-L.	Englische	14 Sch. v. z.	1,164½ C.-L.
Russische	43 " "	3,144 "	Mecklenburger	1 " "	7 "
Preussische	5 " "	329 "	Hamburger ..	3 " "	94½ "
Holländische ..	13 " "	501 "	Inländer ...	2,891 " "	19,129 "
Hannoversche .	6 " "	147 "			
Summa 3,054 Sch. v. z. 28,308 C.-L.					

Außerdem machten 4 inländische Dampfschiffe 158 Fahrten.

Von den Segelschiffen kamen an:

von Altona	11 Schiffe v. z.	223 Comm.-Last.
" fremden Häfen	2 " " "	41 "
" Lübeck	16 " " "	174½ "
" Mecklenburg	5 " " "	32 "
" Bremen	8 " " "	99 "
" Hannover außerh. Elbe ...	4 " " "	113 "
" Schweden	108 " " "	5,670 "
" Finnland	18 " " "	1,154½ "
" Rußland	6 " " "	164½ "
" Preußen	11 " " "	277 "
" Holland	8 " " "	206½ "
" Belgien	2 " " "	117½ "
" Großbritannien und Irland	99 " " "	4,474 "

Vershipfungen von Getreide u. im Jahre 1846:

Weizen	1,432 Ton.	Hülsenfrüchte	6,891 Ton.
Roggen	11,620 "	Rappsaat	4,627 "
Gerste	12,272 "	Deftkuchen	3,919,621 ℔
Hafer	4356 "	Thierknochen	124,500 "

Nach Hamburg und Altona pr. Eisenbahn versandt ca. 250,000 Tonnen Getreide.

g) Neustadt,

an der Ostsee, in der Nähe von Lübeck, mit einem ziemlich bedeutenden
Getreide-Geschäfte.

Angelommen sind im Jahre 1846: 731 Schiffe von 6,508½ Comm.-Lasten, wovon 3,781 C.-Lasten beladen; nämlich 626 inländische Schiffe von 4,172½ C.-L., worunter 1768½ C.-L. beladen, und 105 fremde von 2,335½ C.-L., wovon 2013½ C.-L. beladen. — Abgegangen sind zusammen 732 Schiffe von 6,544 C.-L., wovon 3,290½ C.-L. beladen, nämlich 627 inländ. Schiffe von 4,208½ C.-L., worunter 2,912½ C.-L. beladen, und 105 fremde von 2,335½ C.-L., wovon 378½ C.-L. beladen.

Die von Auswärts eingeführten verzollten Waaren hatten einen Gesamtwert von 274,705 Rthlr. und bestanden die Hauptartikel in 114,427 ℔ Caffee, 401,898 ℔ unverarbeitetes Eisen, 33,023 ℔ do. verarbeitetes aller Art, 84,255 ℔ rohes Eisen und 8,869 Ton. Steinkohlen.

Die Ausfuhr bestand in folgenden Hauptartikeln:

Weizen	39,524 Tonn.	Knochen	79,500 \mathcal{R}
Gerste	11,764 "	Käse	139,748 "
Roggen	5,493 "	Felle, unbereitete	7,346 "
Erbsen	5,242 "	Wolle	6,055 "
Rappsaamen	4,675 "	Seifkuchen	206,850 "

zusammen 66,698 Tonn.

Der Gesamtwert der ausgeführten Waaren beträgt 686,190 Rthlr.

Der Gesamtwert der vom Auslande eingeführten Waaren .. 274,705 "

Die Ausfuhr hat demnach die Einfuhr überstiegen mit 361,485 Rthlr.

Der Verkehr Altona's,

des größten Handelsplatzes der Herzogthümer, wird in dem nächsten Capitel, wo von dem Hamburger Handelsplatz die Rede sein wird, passender abgehandelt, da Altona einen Theil des Hamburg-Altonaer Handelsplatzes ausmacht und die Schiffs- und Waarenbewegungen Hamburgs und Altonas deshalb nicht gut getrennt werden können.

Aus dem Handelsverkehre der beiden Herzogthümer muß dann noch:

h) Der Verkehr auf dem schleswig-holsteinischen Canal

erwähnt werden.

Im Jahre 1846 passirten diesen Canal:

Flaggen.	Schiffe.	Flaggen.	Schiffe.
Dänische	2,290	Bremer	12
Niederländische	707	Schwedische	144
Odenburger	99	Russische	9
Hannoversche	674	Mecklenburger	3
Preussische	37	Französische	2
Hamburger	30	Finnländische	8
Englische	4		
		Zusammen	4019 Schiffe.

An Waaren passirten:

Von Westen nach Osten, von fremden nach fremden Orten.			Von Osten nach Westen, von fremden nach fremden Orten.		
			Laß	Schiff.	Tonn.
Eisen in Stangen ...	231,240 \mathcal{R}		Gerste	945 $\frac{1}{2}$	864 $\frac{1}{2}$ 985
Farbeholz	4,606,551 "		Hafer	248 $\frac{1}{2}$	242 1,195
Fensterglas	2,659 Kisten		Leinsaat	378 $\frac{1}{2}$	168 $\frac{1}{2}$ 5,631
Heringe	172 Tonn.		Malz	33	36 —
Käse	254,917 \mathcal{R}		Rappsaat ...	92 $\frac{1}{2}$	172 $\frac{1}{2}$ 1,721
Coffee	5,071,350 "		Roggen	6,357 $\frac{2}{3}$	2870 $\frac{1}{2}$ 3
Reis	640,283 "		"		24 Tschw.
Rosinen	221,702 "			Schiff.	Tonn.
Syrup	607,889 "		Theer		2,888
Taback	870,758 "		Weizen	3,350 $\frac{1}{2}$	2,739 $\frac{1}{2}$ 900
Wein	1,668 Dsh.		Zink		260,917 \mathcal{R}
Zucker	9,400,385 \mathcal{R}				

1846 von Osten nach Westen passirten inländische Waaren:

vom Inlande zum Inlande.		v. inländ. u. fremd. Orten.
Buchweizen	844 Tonnen.....	25,012 Tonnen
Erbsen	1,889 " 1½ Schffl.....	10,295½ "
Fleisch	2,786 ℔	4,482 ℔
Gerste	12,138 Tonnen.....	83,768 Tonnen
Hafer	6,609 "	14,884 "
Knochen .....	.....	474,789 ℔
Leinsaat.....	125 "	340 Tonnen
Malz	117½ "	
Rappsaat	13,394½ "	13,657 "
Roggen	16,950 "	37,955 "
Weizen	4,874½ "	38,610 "

Bemerkenswerth ist noch:

i) Der Verkehr der dänischen Colonien.

Island.

Von Island wurden im Jahre 1846 in's Ausland geführt:

Klippfische, trockene nach England.....	6,026 ℔
" " dem Mittelmeere.....	2,567,312 "
Summa ...	2,573,338 ℔
Plattfische nach England.....	580 ℔
" dem Mittelmeere.....	60,928 "
Summa ...	61,508 ℔
Fischrogen nach Frankreich.....	432 Tonnen
" dem Mittelmeere.....	558 "
Summa ...	990 Tonnen.
Talg nach dem Mittelmeere.....	22,980 ℔
Thran dgl.....	127 Tonnen.
Wolle, weiße, nach England.....	113,772 ℔
" dem Mittelmeere.....	42,196 " u. 237 Ballen
Summa ...	155,968 ℔ u. 237 Ballen
Wolle, melirte, nach England.....	4,561 ℔
" dem Mittelmeere....	5,162 " u. 33 Ballen
Summa ...	9,723 ℔ u. 33 Ballen

Von fremden Orten wurden in Island direct eingeführt:

Eisen von England.....	1,449 ℔	Salz von Norwegen . .	280 Tonnen.
Eisenwaaren dorthier....	300 Rthlr.	" " Portugal. .	450 "
Caffee desgl.....	2,200 ℔	Steinkohlen v. England.	155 "
Salz desgl.....	4,776 Tonn.		
Zimmer- und Bauholz:			
Balken von Norwegen ..	2 Zwölfter.	Bretter von Norwegen ..	91 Zwölfter.
Planen , " ..	14½ "	Sparren desgl.....	7 "

Vom Königreiche Dänemark clarirten nach Island: von Kopenhagen 69 Fahrzeuge v. z. 2,586½ C.-L. mit 2,371½ Last Gütern; von anderen Orten 13 Fahrzeuge v. z. 264½ C.-L. mit 133½ Last Gütern. Von den Herzogthümern clarirten dahin aus: 12 Fahrzeuge v. z. 397 C.-L. mit 347 Last Gütern, und clarirten daher ein: 3 Fahrzeuge v. z. 48½ C.-L. mit 48½ Last Gütern.

Dieser letzte Verkehr wird vorzüglich von Flensburg, dann aber auch von Sonderburg und Romoe getrieben, und repräsentirt in der Ausfuhr einen Werth von ca. 100,000 Rthlr., in der Einfuhr dagegen einen Werth von ca. 5,000 Rthlr.

Die westindischen Colonien

St. Croix, St. Thomas, St. Jan.

Sie importirten:

an Zucker nach dem Mutterlande.....	15,537,724 ℔
„ der Fremde	3,339,211 „
Summa	18,876,935 ℔
an Rum nach dem Mutterlande	420,409 Gallons.
„ der Fremde	223,603 „
Summa	644,012 Gallons.

Schiffahrt zwischen Colonien und Mutterland.

1) Zu Kopenhagen: inclarirt 31 Schiffe v. z. 3,648 C.-L. mit Zucker, Rum, Caffee und Farbeholz; — ausclarirt 34 Schiffe v. z. 4,233½ C.-L. mit 3,278½ Last einheimischer und fremder Artikel.

2) Zu Flensburg: inclarirt 12 Schiffe v. z. 1,293 C.-L. mit 1,164 Last im Werthe von 435,978 Rthlr. Zucker, Rum, Caffee und Farbeholz; — ausclarirt 17 Schiffe v. z. 1,850½ C.-L. im Werthe von 439,909 Rthlr. inländische und fremde Waaren.

3) Zu Altona: inclarirt 8 Schiffe v. z. 859½ C.-L.

St. Thomas ist bekanntlich vollständig Freihafen und darum der Hauptstiz des Hamburger und Bremer und somit deutschen Geschäfts in Westindien.

Höchst wichtig ist für Deutschland in Hinblick auf die dynastischen Verhältnisse, in welchen die Schleswig-Holsteinischen Handelsplätze zu Dänemark stehen, wie die dänische Regierung demnächst die Orte der im deutschen Reichsverbande befindlichen Herzogthümer Schleswig und Holstein zu seinen Colonien stellen wird, denn bis jetzt genossen namentlich Flensburg und Altona vielerlei Begünstigungen durch die dänischen Navigations-

gefehe, welche wir anderer Orten besprochen. Mögen sich nun auch die Verhältnisse Schleswig-Holsteins zur dänischen Krone gestalten wie sie wollen, immer bleibt zu hoffen, daß Dänemark in Berücksichtigung des eigenen Vortheils jener außereuropäischen Besitzungen, welche abgebrochene Verbindungen mit den deutschen Städten schwer empfinden würden, und in Rücksicht auf seine sonst handelsliberalen Einrichtungen, womit die noch jetzt bestehende Colonialverfassung im directen Widerspruche steht, künftig nicht feindselig gegen Schleswigs und Holsteins Handelsverkehr auftreten werde.

6) Hamburg's nebst Altona's Seeverkehr.

Die Hansestadt Hamburg bildet bekanntlich mit dem neben liegenden holsteinischen Freihafen Altona einen Handelsplatz, und kann darum der vielfach in einander verflochtene Verkehr beider Städte nicht gesondert von einander abgehandelt werden. Die statistischen Grenzen beider Stadtgebiete werden von dem Waarenverkehre derselben leicht übersprungen und tragen Hamburgs liberale Zollgesetzgebung, die nur höchst unbedeutende Finanzzölle und keine Visitation der Waaren kennt, und Altona's Freihandelsystem Alles dazu bei, diesen Verkehr zu fördern und ihn zu dem großartigsten des europäischen Continents zu machen. In dem Nachfolgenden werden wir zuerst Nachweisungen über den speciellen Verkehr beider Städte geben und dann den Gesamtverkehr derselben beschreiben.

a) Beider Städte Schifffahrt.

Hamburgs Schifffahrt 1846.

Es kamen in diesem Jahre seewärts folgende beladene Schiffe an:

Mit Stückgütern	1828	Mit leeren Krügen u. Bouteillen	68
„ Getreide, Malz u. Nappfamen	35	„ Cement, Kalksteinen und	
„ Früchten	25	Tarraß.....	127
„ Kastanien	2	„ Salz und Salpeter.....	8
„ Kartoffeln	7	„ Mustern	35
„ Eisen und Theer.....	187	„ Häringen	34
„ Tauwerk.....	2	„ Fisch- und Robbenspek....	3
„ Stab- und Nutzholz.....	33	„ Pflanzen	1
„ Steinfohlen und Einders...	694	„ Guano	4
„ Torf, Knochen u. Eichenborke	126	Summa mit Ladung..	3453
„ Mauersteinen, Dachpfannen		Leer und in Ballast...	326
und Schieferu.....	234	Total.....	3779

Diese Schiffe kamen von folgenden Ländern:

Von Grönland.....	3	Von Mecklenburg.....	18
„ Vereinigten Staaten.....	33	„ Lübeck.....	2
„ Mexico.....	4	„ Dänemark.....	55
„ Cuba.....	68	„ Helgoland.....	26
„ Hayti.....	32	„ Niederelbe.....	268
„ St. Thomas und Portorico	19	„ Bremen und Weser.....	442
„ Venezuela.....	18	„ Oldenburg und Ostfries-	
„ Brasilien.....	105	land.....	200
„ Buenos-Ayres.....	1	„ Holland.....	508
„ d. Westküste Amerika's.....	22	„ Belgien.....	92
„ Afrika.....	11	„ Großbritannien.....	1518
„ St. Miguel.....	1	„ Frankreich.....	141
„ Madeira.....	3	„ Portugal.....	15
„ Teneriffa.....	3	„ Spanien.....	47
„ Ostindien und China.....	27	„ Italien.....	35
„ Archangel.....	5	„ Triest und Venedig.....	3
„ Schweden.....	4	„ Triest und Cephalonien....	9
„ Rußland, übrig.....	18	„ Klein-Asien.....	10
„ Preußen.....	15	„ Alexandrien.....	1

unter nachbenannten Flaggen:

Amerikanischer.....	12	Mecklenburger.....	5
Belgischer.....	3	Norweger.....	51
Bremer.....	79	Oesterreichischer.....	3
Chileischer.....	1	Oldenburger.....	99
Dänischer.....	425	Portugiesischer.....	10
Englischer.....	995	Preussischer.....	37
Französischer.....	82	Rostocker.....	2
Hamburger.....	455	Russischer.....	15
Hannoverscher.....	1099	Schwedischer.....	53
Helgolander.....	9	Spanischer.....	41
Holländischer.....	286	Total.....	3779
Lübecker.....	17		

Was nun außer diesem Verkehr der Segelschiffe den der See-Dampfschiffe betrifft, so fuhren im Jahre 1846 auf Hamburg:

Hamburger: von Hull in England.....	2
Englische: von Hull.....	4
von London.....	4
Holländische: von Amsterdam.....	2
Französische: von Havre.....	2

welche zusammen 332 Reisen machten.

An den Seedampfschiffsverkehr nimmt Altona nur in so fern Antheil, daß die in Hamburg ankommenden und abgehenden Boote Altonaer Beladungen haben.

Aus dem Verkehre der Oberelbe führen wir nur an, daß in diesem Jahre 3823 beladene Elbkähne ankamen und 4476 beladene wieder abgingen. In dem, Hamburg am anderen Elbufer gegenüber liegenden, hannoverschen Hafen Harburg kamen in diesem Jahre 2506 beladene Flußschiffe an und gingen 2011 wieder ab, von denen die größte Anzahl mit dem Transporte Hamburger Güter für diese Route beschäftigt waren.

Altona's Schifffahrt 1846.

An Schiffen kamen hier an:

Von Hamburg.....	604	Schiffe v. z.	13100	C. = L.
" Helgoland.....	56	" " "	506	"
" Lübeck.....	30	" " "	377	"
" Mecklenburg.....	23	" " "	246	"
" Bremen u. Weser.....	46	" " "	339	"
" Schweden.....	1	" " "	15	"
" Norwegen.....	135	" " "	443	"
" Rußland.....	2	" " "	79½	"
" Preußen.....	72	" " "	1692½	"
" Holland.....	32	" " "	585	"
" Belgien.....	5	" " "	214	"
" Dänemark.....	23	" " "	118	"
" Großbritannien u. Irland...	496	" " "	26025½	"
" Frankreich.....	5	" " "	148	"
" Portugal u. Azoren.....	1	" " "	72	"
" Spanien.....	2	" " "	45½	"
" Italien.....	1	" " "	37½	"
" dänisch Westindien.....	8	" " "	859½	"
" fremdes ".....	3	" " "	270½	"
" Nordamerika.....	2	" " "	142	"
" Südamerika.....	34	" " "	3063½	"
" Afrika.....	1	" " "	55	"
" Ostindien.....	5	" " "	499½	"
" Südsee.....	1	" " "	146	"
" Island.....	8	" " "	292½	"
" Oberelbe.....	51	" " "	1097	"
" Hannover a. d. Elbe.....	1491	" " "	10464½	"

Summa 3138 Schiffe v. z. 57934 C. = L.

Weil in dieser, officiellen Angaben entnommenen Verkehrsübersicht die Flußschiffe nicht strenge von den Seeschiffen geschieden sind, konnten wir eine derartige Scheidung auch nicht vornehmen, übrigens sieht man schon an den einzelnen Herkunftsorten, in wie weit Fluß- oder Seeschiffe gemeint sind.

b) Hamburgs Waaren- Ein- und Ausfuhr.

A. Einfuhr.

Länder und Plätze.	Einverzoßt und declarirt.	Transito durchgeführt.	Für Altona beigefahren.	Total.
China.....	1,382,545	21,650	1,550	1,405,745
Die Philipp. Inseln.....	170,700	460	230	171,390
Singapore.....	579,980	89,190	100	669,270
Niederl. Ostindien.....	921,830	240	400	922,470
Brit. Ostindien.....	463,425	86,800	10	550,235
Westküste Afrika's (Guinea).....	517,840	.....	.....	517,840
Azor., Cap Verd. u. Canar. Inseln mit Madeira.....	167,460	16,720	54,620	238,800
Westküste Amerika's.....	2,528,910	1,680	41,910	2,572,500
Argentinia u. Uruguay.....	96,960	.....	66,880	163,790
Brasilien.....	10,533,400	157,840	302,054	10,993,294
Venezuela.....	1,246,780	34,160	51,140	1,332,080
Cuba.....	6,134,610	165,030	131,350	6,430,990
Haiti.....	1,733,100	52,450	4,550	1,795,100
St. Thomas u. Portorico.....	1,821,320	24,800	7,620	1,853,740
Mexico.....	94,130	4,470	.....	98,600
Texas.....	86,700	.....	.....	86,700
Vereinigten Staaten Nord- Amerika's.....	3,318,190	507,740	78,550	3,904,480
Grönland.....	22,000	.....	.....	22,000
.....	31,824,880	1,163,230	740,914	33,729,024
Rußland.....	591,740	212,060	44,600	848,400
Norwegen u. Schweden.....	33,070	19,430	9,720	62,220
Preußen.....	51,550	7,400	7,496	66,446
Mecklenburg.....	49,930	2,950	4,560	57,440
Lübeck.....	2,210	2,680	1,000	5,890
Dänemark u. die Herzogth. Helgoland u. Cuxhaven.....	51,910	.....	11,490	63,400
Bremen u. Bremerhaven.....	12,570	.....	.....	12,570
Die Weser, Oldenburg und Ostfriesland.....	982,480	612,420	210,050	1,804,950
Die Niederlande.....	298,150	133,320	67,550	499,020
Belgien.....	6,942,340	4,346,510	422,930	11,711,780
Großbritannien u. Irland.....	1,311,270	745,780	109,390	2,166,440
Frankreich.....	53,462,050	33,263,510	5,172,850	91,898,410
Portugal.....	7,701,440	5,707,260	843,930	14,252,630
Gibraltar.....	391,200	126,470	23,820	541,490
Spanien.....	32,160	1,050	980	34,190
Italien.....	753,810	149,710	88,590	992,110
Triest u. Venedig.....	588,320	834,300	34,830	1,457,450
Die Ionischen Inseln.....	350,060	477,410	21,240	848,710
Türkei u. Kleinasien.....	311,760	246,290	14,070	572,120
Ägypten.....	171,600	121,120	.....	292,720
.....	160	60,000	.....	60,160
.....	105,914,660	48,232,900	7,830,010	161,977,570

Länder und Plätze.	Einverzoollt und declarirt.	Transito durchgeführt.	Für Altona beigeladen.	Total.
Transport Br. Altona	105,914,660 14,619,530	48,232,900	7,830,010	161,977,570 14,619,530
Schleswig u. Holstein pr. Eisenbahn.....	..... 1,464,930	..... 427,410	..... .....	..... 1,892,340
Lübeck pr. Fuhr u. Stefnig ..	2,157,810	1,024,260	.....	3,182,070
Uebrige Einfuhr land- und flußwärts	73,306,660	21,687,560	.....	99,994,220
Total... Br.	202,463,590	71,372,130	7,830,010	281,665,730

B. A u s f u h r.

Länder und Plätze.	Ausverzoollt und declarirt.	Transito.	Total.
Cuba..... Br. Westküste Amerika's.....	2,870,689 1,203,709	707,300 1,822,407	3,577,989 3,086,116
Brasilien	1,259,175	1,727,980	2,987,155
Mexico	1,710,990	1,225,524	2,936,514
St. Thomas und Portorico ..	1,863,379	499,782	2,363,161
Die Vereinigten Staaten u. Texas. "	709,513	1,633,546	2,343,059
Venezuela	784,510	292,495	1,077,005
Britisch Nordamerika.....	589,725	99,409	689,134
Haiti.....	570,838	109,743	680,581
Singapore	259,202	361,141	620,343
China und die Philippinen.....	220,011	347,248	567,259
Westküste Afrika's.....	232,158	311,583	543,741
Argentina und Uruguay.....	243,445	264,222	507,667
Capstadt und Britisch Ostindien..	241,485	209,495	450,980
Niederländisch Ostindien.....	115,503	105,566	221,069
Britisch Central-Amerika.....	45,602	33,815	79,417
Britisch Westindien.....	29,776	20,015	49,791
Schwedisch Westindien.....	12,442	7,710	20,152
Großbritannien u. Irland.....	32,017,919	4,789,797	36,807,716
Frankreich.....	3,487,544	876,605	4,364,149
Die Niederlande.....	3,289,374	615,068	3,904,442
Norwegen und Schweden.....	2,222,012	400,302	2,622,314
Preußen.....	1,830,991	72,935	1,903,976
Rußland.....	1,463,577	70,301	1,533,878
Bremen.....	1,192,144	283,771	1,475,915
Belgien.....	1,102,197	26,273	1,128,470
Spanien.....	442,527	175,193	617,720
Oldenburg und Ostfriesland.....	549,933	64,372	614,305
Dänemark u. die Herzogthümer..	423,998	95,320	524,318
Portugal.....	328,570	149,920	478,490
Mecklenburg.....	247,056	68,990	316,046

Länder und Plätze.	Ausverköllt und declarirt.	Transito.	Total.
Triest und Venedig..... "	259,354	30,905	290,259
Gibraltar..... "	93,361	88,743	182,104
Türkei und Kleinasien..... "	29,954	.....	29,954
Helgoland..... "	26,289	562	26,851
Toscana..... "	24,518	.....	24,518
Malta..... "	1,050	634	1,684
Sicilien..... "	1,053	381	1,434
(An Schiffsproviand)..... "	358,010	252	358,262
Altona..... "	17,756,842	1,627,319	19,384,161
Schleswig u. Holstein pr. Eisenb. "	7,751,332	1,328,437	9,079,767
Lübeck..... "	11,041,815	6,214,856	17,256,671
Bre. V.	98,908,572	26,819,965	125,728,537
Transatlant. Länder u. Plätze... Bre. V.	12,962,152	9,838,981	22,801,133
Europ. Häfen u. die Levante.... "	49,038,421	7,810,122	56,848,543
(An Schiffsproviand)..... "	358,010	252	358,262
Gesamt-Ausfuhr seawärts..... "	62,358,583	17,649,355	80,007,938
Altona..... "	17,756,842	1,627,319	19,384,161
Schleswig u. Holstein pr. Eisenb. "	7,751,332	1,328,435	9,079,767
Lübeck..... "	11,041,815	6,214,856	17,256,671
Bre. V.	98,908,572	26,819,965	125,728,537

c) Hamburgs Korngeschäft.

Korngeschäft in dem Jahre 1846.

	Einfuhr.		Ausfuhr.	
	— L.	— S.	— L.	— S.
Weizen, seawärts.....	13,073	23 "	5,649	11 "
elb- und landwärts.....	790	34 "	6,929	15 "
Roggen, seawärts.....	11,446	8 "	1,567	9 "
elb- und landwärts.....	19	13 "	3,712	42 "
Gerste, seawärts.....	5,076	35 "	388	35 "
elb- und landwärts.....	2,486	8 "	645	27 "
Hafer.....	1,180	6 "	963	43 "
Erbsen.....	262	52 "	227	58 "
Bohnen.....	35	44 "	44	1 "
Malz.....	374	52 "	331	3 "
Buchweizen.....	13	38 "	—	— "
Leinsamen.....	757	11 "	788	48 "
Rappfamen.....	1,010	57 "	951	22 "
Wicken.....	36,527	21 S.	23,573	14 S.

Außerdem sind noch von der Oberelbe eingeführt ca. 1,520 Last Weizen, 650 Last Roggen, 100 Last Gerste, welche wahrscheinlich nach Altona gegangen.

d) Hamburgs Manufactur-Waaren-Geschäft.

Einfuhr im Jahre 1846 (in Rco. & Werthen).

Benennung der Gegenstände.	Seewärts.	Von Altona.	Land- und flußwärts.	Total.
Wollen- u. Baumwollenwaaren	11,367,030	169,740	14,929,240	26,466,010
Seiden- u. Halbseidenwaaren..	1,154,970	27,030	6,023,760	7,205,760
diverse Manufacturwaaren....	10,664,240	91,960	3,545,630	14,301,830
Leinen und mit Baumwolle ge- mischte Leinen	742,850	269,170	8,418,150	9,430,170
Twist und Baumwollengarn...	24,789,070	949,400	336,190	26,074,660
Wollengarn	6,202,800	201,300	407,750	6,811,850
Leinengarn und Zwirn	2,557,610	97,300	322,250	2,977,190
Seide.....	1,094,270	1,370	1,148,660	2,244,300

Wachstuch, Haartuch, neue Kleidungsstücke, Strohhüte, Handschuhe, Putz- und Modewaaren u. dgl. sind hierin nicht mit begriffen. Die Einfuhr von Altona ist der Seeimportation zuzurechnen, dagegen begreift die Einfuhr land- und flußwärts den Manufacturen-Export des Inlandes in sich. Es befinden sich hierunter allerdings auch einige schweizer Manufacturen, indeß sehr wenig, da diese die deutschen Transitozölle zu vermeiden suchen, so auch einige französische, indeß diese doch auch nur in höchst geringen Quantitäten, da die Seiden- und andern französischen Waaren, welche nach Hamburg gehen, pr. Dampfschiff versandt werden und nur in dringenden Fällen, wenn die regelmäßigen Dampfschiffsfahrten zwischen Havre und Hamburg eingestellt sind, den Landweg nehmen. Bei den Exportations-Verzeichnissen der englischen Manufacturen beim Capitel über Großbritannien's Verkehr kommen wir wieder auf das deutsche Manufacturwaarengeschäft zurück.

Was übrigens im Allgemeinen dieses Geschäft anbetrifft, so muß bemerkt werden, daß der Inländer häufig sehr ungerecht das Thun und Treiben unserer Seestädter tadelt, als seien diese nur bedacht, Deutschland mit ausländischen, wie französischen und englischen Waaren zu überschwemmen und thäten dieselben nichts für den Export dergleichen deutscher Fabrikate. Solche Gedanken rühren einmal von der Unkunde des kaufmännischen Geschäftes überhaupt her, und dann aus der Ueberschätzung der deutschen Fabrikate selbst, welche höchstens in den Seidenwaaren und einigen Strumpf- und Leinenforten die Concurrenz der englischen, die meistens sowohl reeller angefertigt als auch der Sitte und Mode des überseeischen Importlandes besser angepasst sind, aushalten können. Für den Export geeignete Fabrikate des Inlandes werden in den Seestädten stets willige Nehmer finden.

Der Manufacturwaaren-Export Hamburgs schlug im Jahre 1846 folgende Richtungen ein; nach Werth in Hamburger Bco. \mathcal{L} angegeben.

Nach	Leinen.	Diverse Manufact.= waaren.	Baumwol- lenwaaren.	Wollen = u. Halbwollen= waaren.	Seiden = u. Halbseiden= waaren.
Cuba.....	2,452,167	72,325	519,411	93,880	52,556
St. Thomas u. Portorico	1,152,531	108,736	463,164	51,389	44,344
Mexico.....	1,260,988	319,780	212,976	222,038	296,618
Venezuela.....	437,904	89,443	227,163	18,173	31,510
Brasilien.....	268,111	179,420	693,191	265,337	222,109
Haiti.....	224,078	49,876	256,066	23,419	12,590
West-America.....	198,924	328,563	543,292	404,028	437,093
Niederlanden.....	164,994	6,894	36,765	128,316	8,630
Frankreich.....	123,268	108,967	130,649	185,838	223,598
Großbritannien.....	93,985	197,291	328,504	299,851	83,991
Portugal.....	74,758	18,306	23,958	3,205	852
d. Vereinigten Staaten..	26,719	68,186	413,259	611,059	49,980
Spanien.....	16,194	2,500	—	968	2,417
West-Africa.....	11,120	47,388	167,204	3,397	1,592
Gibraltar.....	11,062	11,690	8,433	20,589	8,122
Brit. Centro-America...	15,175	2,620	16,876	8,460	2,417
Singapore.....	2,055	20,743	120,814	52,659	5,190
La Plata.....	1,130	49,267	79,092	59,392	27,080
Cap u. brit. Ostindien..	310	14,111	61,691	75,641	18,974
China u. Philippinen...	3,807	16,117	—	204,545	15,978
Norwegen u. Schweden..	27,794	584,634	77,092	218,732	58,232
Dänemark u. Herzogth...	9,280	70,197	20,916	9,134	2,509
Altona.....	748,703	1,334,577	528,591	523,656	167,687
Schleswig-Holstein, pr.					
Eisenbahn.....	299,317	2,974,124	540,016	726,060	360,725
Lübeck.....	67,370	2,391,810	470,506	736,361	565,115

Wir brauchen hierbei wohl nicht erst zu bemerken, daß durch diese Angabe der verschiedenen Richtungen des Exports von Manufacturwaaren nach den verschiedenen Ländern nicht auch schon die Einfuhr zum Consum in dieselben angegeben ist, sondern große Quantitäten davon andere Länder, wie England aufsuchten, bloß um reexportirt zu werden.

Um noch zu zeigen, wie unrecht es ist, Hamburg vorzuwerfen, was doch so häufig geschieht, es vernachlässige die Handelsverbindungen mit Nordamerika, während hingegen Bremens Eifer in wahrhaft patriotischer Weise sich in der Unterhaltung und weiteren Ausbreitung dieser Geschäftsbranche bewähre, theilen wir nachstehend die Ausfuhr dahin in 1845 und 1846 mit.

So anerkanntenswerth auch Bremens Geschäftsthätigkeit ist, welche sich namentlich bei der Verschiffung von deutschen Auswanderern nach Nordamerika und der Importation amerikanischer Producte, wie Taback, Baumwolle, Thran, Reis u. zeigt, so wenig darf aber auch Hamburgs nordamerikanisches Geschäft übersehen werden, wodurch unter andern in den Jahren 1845 und 1846 folgende Artikel nach Amerika verschifft wurden:

	1845.	1846.
	Werth Ro.- \mathcal{M} .	Werth Ro.- \mathcal{M} .
Baumwollen-Waaren	822,082	413,259
Wollen-Waaren	280,659	611,059
Seiden- und Halbseiden-Waaren	45,222	49,980
Diverse Manufactur-Waaren	106,984	68,186
Leinen	54,935	26,719
Wollengarn	113,156	86,580
Haartuch	25,231	32,270
	1,448,279	1,288,053
Kurze-Waaren	142,968	106,297
Hohlglas und Glas-Waaren	73,187	59,232
Passagiergut	26,238	29,791
Gedruckte Bücher	20,977	20,406
Musikalische Instrumente	14,753	20,243
Maschinen	13,800	3,700
Gemälde und Lithographien	8,180	7,521
Porcelain und Steinzeug	4,140	8,021
Zink	210,839	160,324
Rauh-Waaren	180,534	199,800
Droguerie- und Apotheker-Waaren	82,213	54,772
Schweinsborsten	57,887	42,005
Diverse Felle	49,693	35,375
Robben-Felle	49,098	13,569
Blutegel	37,252	26,855
Diverse Haare	36,460	—
Krapp	29,800	—
Seide	27,483	—
Roh- und Schmelz-Eisen	26,074	25,542
Nickel	20,366	38,031
Neues Tauwerk	—	20,378
Lumpen	20,245	14,354
Kali	18,179	18,720
Nohe Schaaßwolle	16,961	18,500
Thee	—	13,455
Federposen	7,929	—
Diverse Farbwaaren	7,088	21,709
Leder und Lederwaaren	—	6,367
Zinkbleche	—	6,190
Stuhlfroh	6,001	4,700
Wallfischbarden	—	6,000
Kupfer	5,654	—

	1845.	1846.
	Werth Vco. $\frac{1}{2}$	Werth Vco. $\frac{1}{2}$
Zinn.....	—	5,653
Korbweiden.....	5,447	6,333
Mobikien.....	—	5,158
Arsenik.....	4,317	—
Diverse Victualien.....	4,204	3,107
Graphit.....	3,600	—
Farbehölzer.....	3,328	—
Eau de Cologne und Parfümerien.....	—	3,104
Diverse Waaren.....	41,989	49,794
	<u>2,705,153</u>	<u>2,343,059</u>

e) Hamburg-Altona's Waaren-Einfuhr in 1846.

Wir theilen in dem Nachfolgenden nur Haupthandelsartikel und diese nur in den wichtigsten Bezügen mit, um nicht zu weitläufig zu werden. Soweit die Uebersicht den Colonialwaaren-Handel berührt, haben wir die Sendungen der von europäischen Staaten abhängigen Colonial-Länder von denen der freien Länder, welche Colonial-Waaren erzeugen, getrennt, um dadurch die Einsicht in diese Bezüge zu erleichtern.

Amidam,

- v. St. Thomas. 192 $\frac{1}{2}$ 374 $\frac{1}{2}$ Fässer
- „ Oldenburg .. 113 Gbde. 128 „
- „ Oberelbe 437 „
- „ Schleswig-Holstein 591 „
- 90 Gbde., 1 Tonne.

Anis,

- v. d. Oberelbe. 189 Fass., 121 Säcke
- „ Lübeck 21 Pack., 130 „

Anschovis und Sardellen,

- v. Malaga 432 Anker, 130 Fäss.
- „ Amsterdam 4 $\frac{1}{2}$ 423 „ 10 „
- „ Norwegen .. 10,426 $\frac{1}{2}$ 254 $\frac{1}{2}$ Dunt.,
- 3 Fässer, 19 Kisten.
- „ Holstein 292 Fässer, 2 Körbe,
- 200 Tönnchen, 34 Tonnen.

Arrac,

- v. Batavia 293 $\frac{1}{2}$ 34 $\frac{1}{2}$ Läger.
- „ Amsterdam .. 117 $\frac{1}{2}$ 14 $\frac{1}{2}$ „
- 154 Kelder
- „ d. Weser 29 $\frac{1}{2}$ 10 $\frac{1}{2}$ „
- 7 $\frac{1}{2}$ 1 $\frac{1}{2}$ Anker, 3 Rist., 12 Gbde.,
- 4 $\frac{1}{2}$ Ohm, 2 $\frac{1}{2}$ Dröbst.

- Baumwolle, 61,762 Ballen, 1 Riste,
- 5 Matten, 8 Packen, 1,500 \mathcal{B} ,
- 5 Säcke, darunter:

- v. Ostindien (Bombay) .. 859 Ballen
- „ freien Amerika 16,689 „
- „ Portorico u. St. Thomas 190 „
- 1,500 \mathcal{B}
- „ Lissabon (Brasilische) . 104 „
- „ Havre 1,391 „
- „ Großbritannien 40,521 „
- „ d. Niederlanden 1,475 „
- „ d. Weser... 6 Pack., 507 „

Blech,

- v. Großbritannien 9086 Bde., 14,420
- Risten, 10,795 \mathcal{B} , 30 Platten
- „ d. Oberelbe. 3 Bde., 111 Risten,
- 194 Packen, 2 Tafeln.

Blei,

- v. freien Amerika 21 Stang., 4230 St.
- „ Spanien 575 „ 55 Blöcke,
- 904 Mulden
- „ Großbritannien 2,668 St., 59 Fäss.
- „ d. Niederlanden. 190 „
- „ Hannover (Lüneburg), 4,985 St.,
- 2,302 Blöcke, 103 Rollen.

Bleiweiß,

- v. d. Niederlanden 1060 Fässer
- „ Hannover (Harburg und Leer),
- 1,280 Fässer
- „ d. Oberelbe 259 Fässer.

Vorsten,

v. übrig. Deutschland 1,413 Fässer,
87 Kisten, 6 Körbe, 43 Säcke,
10 Tonnen, 121 Ballen, 180 Colli,
1 Geb., 2 Pack., 300 W.

Butter, 2,082 Colli, 2669 Fässer, 7,658
Geb., 1,409 Pack., 136 $\frac{1}{2}$, 11,345 $\frac{1}{2}$
94,551 $\frac{3}{4}$, 33,110 $\frac{1}{4}$, 534 $\frac{1}{5}$, 8,723 $\frac{3}{8}$
127 $\frac{1}{16}$ Tonnen, die stärkste Zu-
fuhr von dem übrigen Deutschland
namentlich Schleswig-Holstein.

Cacao, 6,570 Arr., 111 Ball., 81 Fäß.
1 Part., 2,800 W., 4,231 $\frac{1}{2}$ Quint.,
7,828 Säcke, darunter:

v. Africa . . 89 Säcke
" freien Amerika 6,374 Säcke, 1 Part.,
4,231 $\frac{1}{2}$ Quint. 6,570 Arr.
" Lissabon . . 100 Säcke,
" Frankreich 430 "
" Großbritannien 443 " 6 Fässer.

Caffee, 328 Ball., 6 Colli, 7,716 Fäß.,
36 Kisten, 29 Matten, 1,470 W.,
461,108 Säcke, 60 Tierc., darunt.:

v. Ostindien 5,925 Säcke, 167 Fässer
" Africa . . 512 " 51 Ballen,
3 Kisten
" freien America 328,245 Säcke,
3,002 Fässer, 51 Ball., 3 Kisten
" spanischen America 3,664 Säcke,
876 Fässer
" St. Thomas u. Portorico 10,016
Säcke, 2,697 Fässer, 60 Tierces,
10 Ballen, 1 Collo, 1,270 W.
" Frankreich 50 Säcke, 723 Fässer,
1 Ballen, 1 Collo
" Jersey 4,898 Säcke
" Großbritannien . . 5,802 " 221
Fässer, 357 Ball., 32 Kist., 4 Colli.
" d. Niederlanden . . 100,963 Säcke,
45 Fässer, 29 Matten, 8 Ballen,
" d. Weser 822 Säcke, 54 Fässer,
16 Ballen.

Campbor, 3,056 Kisten, 5 Fässer von
Ostindien und Großbritannien.

Canehl, 53 Ballen, 23 Bde., 2 Colli,
14 Kisten, 117 $\frac{1}{2}$, 40 $\frac{1}{2}$ Packen,
hauptsächlich von London.

Cardamom, 2 Ball., 71 Kisten, 1 Pack.,
96 Säcke v. London.

Cassia Flores,

v. Canton 15 Kisten
" London 40 "
" Amsterdam 35 $\frac{1}{2}$ " 5 "

Cassia Ligna,

v. Canton . . . 1,700 Kist. 2333 Matt.
" Singapore. 4,891 " 30 "
" Newyork . . 124 " "
" Großbritannien. 2,755 "

Eigarren, 27 Ball., 105 Colli, 1,800 $\frac{1}{2}$,
2 $\frac{1}{2}$, 157 $\frac{1}{4}$ Kisten, 34 Körbe, 72
Pack., 19,857,217 Stück, darunter:

v. Cuba 17,009,417 Stück u. 11 Kist.

Cochenille,

v. London 80 Ball., 219 Fäß., 4 Pack.,
72 Säcke, 112 Seronen,
v. Amsterdam 77 Kisten, 2 Fässer.

Corinthen,

v. Griechenland . 388 Fässer
" Jon. Inseln 3,485 " 50 Both.

Eisen,

v. Großbritannien 1,144 Volz., 86,840
Bde., 4 Fässer, 4 Kist., 19 Pack.,
41,310 Platt., 167,800 Stangen,
1,619 Stk., 7,886 $\frac{1}{2}$ Tons

" d. Niederlanden meist. Rheinlän-
disches, 29 Bürden, 463 Bunde,
1,570 Pl., 287 Stgn., 8 Stk.

" Schweden u. Norwegen 14,226 Stg.
16 Bde.

" Lübeck, schwedisches, 9,966 Stgn.,
50 Bunde, 23 Colli, 14 Kisten,
2 Knipp., 1 Pl.

" Schleswig-Holstein, schwedisches,
4,009 Stgn., 17 Bde., 72 Fäß.,
21 Kist., 13 Pl., 73 Säcke, 18,847 W.

" d. Oberelbe 25,924 Stgn., 1,205
Stgn. u. Bde., 89 Bde., 744 Colli,
15 Fässer, 30 Kisten, 30 Knipp.,
13 Parth., 115 Säcke.

Elephantenzähne,

v. Afrika . . 1,545 Stück, 2 Ballen
" Lissabon 1,159 "
" London. 303 " 3 Fässer.

Essig,

v. Bordeaux. 8 Fässer, 137 Orhoft,
128 Tierces

" Bremen 100 Demij., 4 Orhoft

" d. Oberelbe 118 Dem., 71 Gbde.,
50 Fässer, 62 Orhoft.

Farbeholz,

- v. Ostindien 19,780 Stck., 3,309 Pic.,
4,425 W
" Afrika .. 41,581 Stck., 20 Tons
582,400 W
" freien Amerika 12,858 Stck., 568
Tons, 28,953 Quint. 4,574,577 W.
" span. Amerika 6,725 Stck., 58 T.,
240 Quint. 19,394 W
" Portorico u. St. Thomas 1,599 Stck.
107,590 W
" Triest 9,864 Stck., 8 Ball., 29,240 W.
" Havre 1,832 Stck.
" London 45,048 Stck., 44 Ballen,
106 Fässer, 4 Körbe, 63½ Tons
" Antwerpen 717 Stck., 21,000 Klg.
" Amsterdam 2,372 Stck., 77 P., 3 Fäss.
" d. Weser 39,514 " 154 Säcke,
2 Ballen, 138 W.

Feigen,

- v. Kleinasien 934 Trommeln,
" Spanien ... 77 Fässer, 20/, 2/
Risten, 2,852 Körbe, 800 Matt.,
358 Pack., 121/, 20½ Schacht.
78/, 38½ Trommeln
" Havre. 130 Kbe., 348 Pck.
" London 1 Faß, 3,294/, 1,923½
656/4 Trommeln.

Fenchel, 355 Ballen, 238 Säcke,
darunter:

- v. d. Oberelbe 275 Ball., 230 Säcke.

Flachs,

- v. Gent 1,341 Ballen
" d. Oberelbe 139 " 12 Colli,
1 Faß, 2 Tonnen.
" Hannover . 1444 Ballen 221 Fäss.,
1 Korb, 115 Packen, 138 Säcke,
6 Tonnen.

Geneser, fast ausschließlich von den
Niederlanden.

Getreide,

- Bohnen 338 Last 54 Fäss. v. Deutschland
Buchweizen 604 Last 10 Fäss. v. Deutsch-
land u. Dänemark
Erbfen 1280 Last 27 Fäss. desgl.
Gerste 5296 " 53 " "
Hafer 2484 " 11 " "
Rogg. 13,032 " 18 " "
Außerdem 549 " 28 " von Peters-
burg u. 1 " 40 " " Newyork

Weizen 13,433 L. 34 F. von Deutsch-
land und Dänemark

Weizen 100 L. 44 F. v. Deutschland

- Mehl:
v. Newyork 237½ 2083 Fässer
" Havre (Amerikan.) 200 "
" Deutschland 2022 Fäss., 243 Säcke,
2 Tonnen, 1 Collo, 1 Part., 48 Ctr.
" Lübeck (russisches) 515 Ruhl, 2
Colli, 2 Packen, 11 Säcke.

Gummi,

- v. Ostindien 473 Kisten.
" Afrika .. 3 " 355 Ballen,
8 Fässer, 1231 Säcke.
" freien Amerika 121 Kisten, 197
Fässer, 683 Candabar, 7 Tijoles,
57 Säcke, 1 Partie, 1 Packen.
" Triest 66 Fäss., 37 Kist., 4 Pack.
" Frankreich 241 Fässer, 8 Kisten,
164 Säcke, 11 Seronen.
" Großbritannien 4 Pack., 103 Fäss.,
468 Kisten, 340 Säcke.
" d. Niederlande 38 Fässer, 80 Kist.

Heringe,

- v. Großbritannien (Schottland. etc.)
16,301/, 181½ Tonnen.
" d. Niederlande 1 Collo, 27 Fässer,
368/1 45/2 28/4 73/8 339/16
120/32 Tonnen.
" Hannover (Emden.) 1 Faß, 216/
8/4 4/16 1/32 Tonnen.
" Norwegen 8297/1 195/2 104/4
8/8 6/16 Tonnen.
" Schleswig-Holstein 26/1 1/2 104/4
Tonnen.

Häute,

- v. Ostindien 7900 Stück, 22 Colli,
10 Packen.
" Afrika 2560 Stück.
" freien Amerika 231,577 Stck., 56
Ballen, 35 Bunde.
" Portorico u. St. Thomas 12,521
Stück.
" Havre 3564 Stck., 19 Ballen, 2
Packen.
" Großbritannien 16,368 Stck., 1406
Ballen, 3549 Bunde, 5 Fässer.
" Belgien (Antwerpen) 7956 Stck.,
92 Ballen.
" d. Niederlande 995 Stck., 39 Pack.

Häute,

- v. Dänemark 1684 Stck., 176 Pack.,
86 Bunde.
" Deutschland (einh.) 32,657 Stück,
201 Pack., 521 Bunde, 7 Ball.,
3 Rollen.
" Bremen u. Bremerhaven 6180 Stck.
" Lübeck 21 Bürden, 1911 Stück, 74
Packen, 6 Ballen.

Hanf,

- v. Ostindien (Manilla) 249 Ballen,
4 Kisten.
" Brasilien 500 Bde.
" Triest u. Venedig 1218 "
" Livorno 64 "
" St. Petersburg.. 66/1, 74/2 "
" Lübeck (russ.) 734/1, 11/2, 2/4 "
4 Packen, 1 Sack.

Harz,

- v. Newyork 6697 Fäss.
" Frankreich 802 "
" Großbritannien 657 "
" d. Weser (amerik.) ... 1307 "

Hörner, 1 Ballen, 1 Collo, 3 Packen,
266 Säcke, 786,240 Stück,

- darunter Rindviehhörner;
v. Ostindien 41,164 Stck.
" Afrika 2,200 "
" freien Amerika 290,375 "
" Großbritannien 410,929 "
196 Säcke, 2 Packen.
" Antwerpen 4,255 Stck.
" d. Weser 33,928 "
" Gothenburg 903 "

Hornspitzen,

- v. freien Amerika 654,253 Stück
" Spanien 15,020 "
32 Ball., 16 Pack., 15 Säcke, 6 Fäss.
" Großbritannien 6,243 St., 24 Fäss.,
900 Säcke, 1 Packen, 57 Tons,
37 Ctr. 4 Qt. 11 lb
" Bremen 41,200 Stück.

Indigo,

- v. Ostindien ... 220 Kisten
" freien Amerika 20 " 24 Seron.
" London ... 5,026 "
" d. Niederlanden 3/2 1,178 Kisten.

Jugwer, 2 Colli, 14 Fässer, 269 Kist.,
1 Packen, 5347 Säcke von Groß-
britannien u. dessen Besitzungen.

- Käse, 17 Colli, 47 Dosen, 240 Fässer,
1,890 Kisten, 402 Körbe, 345 Küb.,
13 Packen, 15 Tonnen, 388 B.,
228,074 Stck. v. Holland, Schles-
wig-Holstein, Dänemark, Eng-
land, Hannover u. s. w.

Krapp,

- v. Calcutta 63 Ball.
" Marseille 809 Fäss.
" Holland 264 "
" d. Oberelbe.. 99 " 18 Säcke.

Kupfer,

- v. Ostindien 500 B.
" Sierra Leona (Afrika) 23,399 "
17 Bde., 2 Fäss., 1 Kiste.
" Westamerika 2945 Stang., 1712
Barren, 1 Partie.
" Großbritannien 1282 Blöcke u.
" Norwegen 2062 Barren, 1 Faß,
198 Kisten u.
" Lübeck (schwed.) 73 Blöcke u.
" Schleswig und Holstein (schwed.)
523 Colli u.
" d. Oberelbe 5754 Barren.
" Lüneburg 18 Colli, 22 Fässer,
1 Stück, 1 Tonne.

Lafrikensast, 2019 Kisten, darunter:
vom Mittelmeere 1188 Kisten.

Leinen,

- v. Großbritannien 376 Ball., 19 Pack.,
257 Kisten.
" Bremen 48 Ball., 128/1 2/2 Volt,
52 Kisten, 164 Packen, 4 Rollen,
273 Stück.
" Schlesien 150 Kisten.
" d. Oberelbe 1709 Ball., 9752 Kist.,
873 Colli, 110 Packen, 1 Partie,
17 Rollen, 64 Säcke, 4315 Schock,
40,359 Stück.
" Berlin 21 Ballen, 17 Colli, 225
Kist., 10 Stück.
" Lüneburg 191 Ballen, 2 Colli, 5
Kisten, 36 Packen, 175 Rollen,
4 Säcke, 305/1, 900/2 Stück.
" Harburg 1543 Ballen, 181 Colli,
137 Kist., 210 Pack., 333 Roll.,
5 Säcke, 6738 Stück.
speziell Segelleinwand, darunter:
v. d. Oberelbe 209 Ballen, 86 Kisten,
54 Colli, 16 Schock.

Leinwand, (Segel-)

- v. Lübeck (russ.) 154 Ballen, 86 Kist., 12 Colli, 191 Packen.
- " Harburg 649 Ballen, 73 Kisten, 2 Colli, 77 Packen, 15 Rollen, 15 Säcke, 2208 Stück.

Mandeln, darunter:

- v. Triest..... 5 Ball., 238 Fäss.
- " Marseille .. 774 " 132 "
- " Oporto..... — " 200 " 125 Säcke.

Del. Davon heben wir hervor:

Leinöl v. Hull 785 Fässer.

Olivenöl,

- v. Livorno... 409 Fäss. u.
- " Nizza 627 " 20 Kisten, 25 Flaschen, 131 Krüge.
- " Marseille 149 Fäss., 30 Kist., 15 Krb.
- " Malaga 74 Gbde., 200 Krüge, 111/1 4/2 8/4 Pipen.
- Rüßöl aus Deutschland, Holland, Antwerpen u., (Delftuchen aus Deutschland u. Norwegen) 1710 Fässer, 1323 Gbde., 5 Ohm, 163 Drhofst, 948 Pipen, 35 Quardeelen, 29 Stück, 1 Tonne.

Papier,

- v. Frankreich 589 Ballen, 2 Colli, 646 Kisten, 25 Packen.
- " Großbritannien 123 Ballen, 36 Colli, 82 Kisten, 133 Packen.
- " Belgien 1525 Ballen, 123 Kisten, 2 Packen, 50 Riem.
- " d. Niederlande 1 Rolle, 99 Ballen, 272 Kisten, 6181 Packen, 101 1/2 Ries.
- " d. Weser 3 Ballen, 16 Colli, 328 Packen, 200 Ries.
- " d. Oberelbe 20 Stück, 113 Ballen, 2411 Colli, 95 Kisten, 305 Packen, 24 Ries.
- " Lüneburg 10 Ballen, 441 Packen, 31 Colli.
- " Lübeck 30/1 20/2 Ries, 81 Ball., 479 Colli, 19 Kisten, 90 Packen.
- " Schleswig-Holstein 10 Ballen, 711 Colli, 13 Kisten, 649 Packen.
- " Buxtehude (Hannover) 153 Ball., 160 Bunde, 1 Kiste, 1983 Packen, 2984 Ries, 2 Rollen.

Pfeffer,

- v. Singapur..... 3200 Säcke.
- " Batavia..... 3371 "
- " England (ostindischer) 4704 " 35 Ballen, 800 Rollen, 185 Colli, 3 Fässer.

Pflaumen,

- v. Bordeaux 464 Colli, 1308 Kisten.
- Pottasche u. andere Alkalien, 1 Ball, 1 Collo, 5750 Fässer, u. darunter:
- v. Newyork 1831 Fässer.
- " Großbritannien (nordamerikan.) 2776 Fässer u. 15 Kisten.
- " Bremen u. Bremerhaven (amerik.) 249 Fässer, 1 Sack.
- " Lübeck (Petersburger) 719 Fässer, 16 Gbde.

Reis, 2699 Ballen, u. darunter:

- v. Ostindien 23,797 Säcke.
- " Freetown (Afrika) 112 Säcke, 2326 Bushels.
- " Brasilien 1305 Säcke, 2 Fässer.
- " Verein. Staaten 1232 S., 1665 F., 3911/1 und 15/2 Tierces.
- " Oporto (Brasilianischer) 2294 S.
- " Havre (Nordamerik.) 119 Tierces.
- " Großbritannien 7776 S., 582 F., 120 Ballen.
- " Amsterdam (Ostindischer) 572 S., 2579 Ballen.
- " Bremen und Bremerhaven 286 S., 292 Fässer.

Rosinen,

- v. d. Levante 5906 Fäss., 200 Kist., 168 Tr.
- " Malaga 11,074/1 4/2 562/4 Fäss., 6951/1 2804/2 1756/4 Kist. (Muskateller) 17 Packen
- " London 439 Fässer.

Samen, Klee-,

- v. Valparaiso.. 335 Ball., 200 Säcke.
- " Newyork ... 29 Drb., 140 Tierc.
- " Frankreich .. 1187 Ball.
- " Großbritannien 334 Säcke.
- " Deutschland 25,940 Säcke, 2236 Ballen, 9742 Fässer, 158 Colli, 4 Packen, 22 Scheffel.

Salpeter,

- v. Westamerika 32,763 Säcke, 73 Quint.
- " Newyork 129 Fässer.
- " London 262 " 2791 Säcke.

Schmack, 2811 Säcke, 16 Ballen,
darunter:

v. Triest 1715 Säcke u. 15 Ballen.

Schwefel,

v. Sicilien 1,197,320 *W*, 150 Cant.

" Marseille 1050 Kisten, 86 Fässer,
20,000 Kilogr.

Taback,

v. Manilla 285 Ballen.

" Brasilien 8428 Ballen, 714 Kisten,
1,483 Pack., 203 Mang., 6 Kist.

" Venezuela 331 Ball., 1,355 Pack.,
7,271 Körbe, 4 Seronen.

" Cuba 13,663 Ballen, 7,520 Packen.
324 Seronen.

" Porto Plata auf Haiti 18 Kisten,
13,632 Seronen.

" Portorico u. St. Thomas 11,801 *B*,
4,099 *P*, 2,842 *R*, 1,569 *Ser*.

" d. Verein. Staaten, 160 *B*, 77 *P*,
515 Kisten, 251 Fässer.

" Cabir 150 Ballen, 401 Packen.

" Lissabon 490 Ball., 15 *P*, 2 Kist.

" Großbritannien 695 *B*, 27 Kist.,
167 Fässer, 436 Kisten.

" Amsterdam 563 $\frac{1}{2}$, 133 $\frac{1}{2}$, 6 $\frac{1}{4}$ *B*,
10 Colli, 53 *F*, 36 *R*, 191 $\frac{1}{2}$,
9 $\frac{1}{2}$ Körbe, 1667 *P*, 116 *Ser*.

" Bremen 39 Ballen, 3533 Fässer,
531 Kisten, 1 Sack, 1581 Pack.,
1 Collo, 197 *Ser*, 599 Körbe.

Außerdem verschiedene Parthien
von Tabackspengeln.

Terpentin,

v. Newyork 2237 Fässer.

" Frankreich 110 Fässer, 474 Orbst,
180 Stüd.

Thee,

v. China 7 Colli, 140 $\frac{1}{4}$, 7191 $\frac{1}{2}$
14,866 Kisten.

" Singapore 60 $\frac{1}{2}$, 66 $\frac{1}{2}$ Kisten.

" Newyork 512 Kisten.

" Havre 40 $\frac{1}{2}$, 310 $\frac{1}{2}$, *R*, 25 Schachteln.

" London 1 Fäß, 50 $\frac{1}{4}$, 50 $\frac{1}{2}$, 3421 *R*.

" Holland 1 Korb, 64 $\frac{1}{32}$, 217 $\frac{1}{16}$,
545 $\frac{1}{12}$, 212 $\frac{1}{8}$, 221 $\frac{1}{4}$, 805 $\frac{1}{1}$ Kist.

Thran,

v. d. Südsce..... 247 Fässer.

" Amerika..... 2333 "

" Großbritannien. 209 " 316 *L*.

Thran,

" Archangel.... 367 Fäß. 54 *Pip*,
767 Duarb.

" Island..... 34 " 438 *L*.

" Norwegen.... 418 " 336 *Gbbe*.
948 *Drh*, 60 *Pip*, 474 $\frac{1}{2}$, 6556 *L*.

Twist,

v. Großbritannien 37,841 *B*, 425 *F*,
6 Kisten, 649 Körbe, 2 Packen.

" Barel (im Oldenburg'schen) 29 *B*.

Wein, 38,405 verschiedene Gebinde,
13,517 Kist., 5277 Körbe, 159 Colli.

darunter:

v. Teneriffa 683 versch. Geb.

" Madeira 1332 v. *G*. und 8 Kist.

" Fayal 498 v. *G*.

" Frankreich 27,309 v. *G*, 10,366 *R*,
5183 Körbe, 20 Colli.

" Spanien 4513 v. *G*, 144 Kisten,

" Portugal 1897 v. *G*, 23 Kist.

" Holland 451 v. *G*, 733 *R*, 11 Körbe,
16 Colli.

" Bremen 577 v. *G*, 88 *R*, 7 Körbe.

Weinstein,

v. Triest..... 264 Fäß., 11 Kisten.

" Livorno..... 282 " 159 "

Wolle,

v. d. Westküste Amerika's 5875 Ball.
1754 Säcke, 55 Packen.

" Bordeaux.. 517 Ball. *S*.

" England... 264 " 133 "

" Amsterdam. 91 "

" Deutschland. 53,193 " 1913 "

Zink,

v. Antwerpen 178 Fäß., 3 Kist., 1 Rolle.

" Oberdeutschland 43 *F*, 553 Kist.,
1 Partie und 153,092 *Ctr*.

Zinn,

v. Canton 69 Blöcke.

" Singapore 450 *Bl*, 1904 *Ctr*.

" Westküste Amerika's 123 Blöcke,
364 Stangen.

" Havre 200 Blöcke, 1 Kiste.

" London 416 *B*, 188 *Stk*, 47 Fäß.

" Holland 3073 Blöcke.

Zucker,

v. Ostindien, (roher) 8235 Körbe, 2
Kranj., 1 Kiste, 9681 Säcke.

Zucker,

v. Brasilien (roher) 161½ 16,971½ R. 2718 F., 11,166 Säcke.
" Cuba (roher) 70,418 R., 260 F.
" Portorico (roher) 4232 Fässer.
" Belgien (meistens raffinirt.) 124 F., 31 Kisten, 530,866 Kilogr.
" Holland 1606 Fässer, 1324 Kisten, 1680 Körbe, 1033 Kranj., 874,155 Kilogr. (raffinirter)

Zucker, raffinirter,

darunter:
v. Belgien..... 54,232 Broden.
" Holland..... 341,530 "
do. Candis-,
darunter:
v. Belgien 3654 Kisten, 8592 Kilogr.
" Holland 261½ 3587 R., 230 Körbe, 39 Fässer.
" Schleswig-Holstein 40 Kisten.

Aus der Anordnung des ganzen Verzeichnisses ist es wohl schon ersichtlich, daß weder alle Artikel aufgeführt sind, noch die Anzahl der aufgeführten in den einzelnen Waarengattungen die ganze Einfuhr der beiden Städte umfassen. Wir wünschen nur die Blicke der Leser auf die Haupt-Branchen dieses Importgeschäftes aufmerksam zu machen und bei den einzelnen Branchen die Bezüge hervor zu heben, auf die Deutschlands Politiker ihre Augen richten müssen.

Zur Ergänzung der Uebersicht des Verkehrs des Hamburg-Altonaer Handelsplatzes theilen wir dann schließlich noch einige statistische Uebersichten mit, welche auf den Handel dieses Seeplatzes Bezug haben.

Zur Beurtheilung des Flußverkehrs auf der Oberelbe heben wir den Elb-Verkehr bei Wittenberge des Jahres 1846 hervor.

f) Wittenberger Elbverkehr im Jahre 1846.

Gesamtverkehr.....	8,024,027 Ctr.
unterhalb Wittenberge und Lauenburg	1,431,892 "
Summa	9,455,919 Ctr.

Schiffsverkehr zu Wittenberge	8,574 Schiffe
" " " u. Lauenburg	14,646 "

Bei Wittenberge passirten:

1. Aufahrt.

Baumwolle	174,062 Ctr.	Mandeln	7,768 Ctr.
Baumwollengarn	292,520 "	Reis	31,294 "
Blei	5,345 "	Rosinen u. Corinthen ...	23,577 "
Caffee.....	305,438 "	Sirup.....	248 "
Farbeholz.....	65,505 "	Taback u. Cigarren.....	45,230 "
Farbwaaren.....	44,516 "	Thran.....	26,609 "
Gewürze.....	22,389 "	Wein und Rum etc.....	58,734 "
Heringe	9,480 "	Zucker	355,810 "

2) Nieder-Fahrt.

Bau- und Nutzholz	751,449 Ctr.	Samen	134,221 Ctr.
Blau (Schmalte)	7,633 "	Wolle	66,991 "
Farbe-Waaren	6,315 "	Zink	158,524 "
Häute u. Felle, rohe	3,416 "	Weizen	19,343 "
Glas- u. Glaswaaren	52,877 "	Roggen	16,399 "
Knochen	9,883 "	Gerste	8,386 "
Leinen	47,444 "	Hafer	25 "
Pumpen	9,116 "	Erbsen	219 "
Mehl	9,474 "	Bohnen	470 "
Del	9,657 "	Wicken	1,076 "
Deftuchen	69,750 "	Linzen	169 "

g) Hamburg's und Altona's Handel mit Norwegen.

In Hinblick auf die Wichtigkeit des nordischen Handels, der mit Norwegen, Schweden und Dänemark von Hamburg und Altona getrieben wird, theilen wir einige, diesen Handelszweig betreffende Notizen, die wir der Hamburger Senatschrift von 1847 entnehmen, aus dem Jahre 1846 mit.

Von Hamburg und Altona kamen im Jahre 1846 in Norwegen an:

Norwegische Schiffe in Ladung	179 v. j.	5341 C.-L.
Hamburger " " "	4 "	144½ "
Anderer " " "	23 "	906½ "
Summa " " "	206 "	6392 "
Norwegische " " Ballast	6 "	632 "
Anderer " " "	38 "	1506 "
Summa aller Schiffe	250 v. j.	8530 C.-L.

Von Norwegen kamen dagegen in Hamburg und Altona an:

Norwegische Schiffe in Ladung	111 v. j.	2847½ C.-L.
Hamburger " " "	2 "	67 "
Anderer " " "	6 "	207 "
Summa " " "	119 "	3121½ "
Norwegische " " Ballast	2 "	23 "
Summa aller Schiffe	121 v. j.	3144½ C.-L.

Von Hamburg und Altona wurde nach Norwegen im Jahre 1846 in den wichtigsten Artikeln Folgendes verschifft:

Baumwolle	31,877 @	Cacao	14,449 @
Baumwollen-Garn	206,138 "	Caffee	5,510,329 "
Baumwollen-Leinwand	89,263 "	Glasw., grüne Bouteillen	16,907 Pot.
Baumwollen-Manufacte, gedruckte	110,466 "	Fensterglas	42,776 @
gestricke	8,836 "	Eisen- u. Stahlarbeiten, unpolirte	47,599 "
andere	187,800 "	polirte	30,811 "

Getreide..	1,676 Tn.	Del,	
Grüße	78 "	Baumöl in Fässern....	14,213 T
Weizenmehl.....	620,526 T	" " Flaschen....	1,101 "
Leinen-Waaren,		Hanf, Lein- u. Rübböl..	305,633 "
Garn, ungesponnen....	10,171 "	Reis u. Reismehl	257,387 "
Band	1,139 "	Rosinen.....	306,702 "
Dress	5,149 "	Sago u. Sagomehl	23,420 "
Segeltuch	173,284 "	Seiden- u. Floretseidenw.	10,984 "
Kaventuch	12,204 "	Sirup	1,286,766 "
gefärbte Leinwand....	39,649 "	Tischlerarbeiten,	
Leinen,		Föhren- u. Tannen....	3,618 "
ungefärbte gebleichte...	35,430 "	Birken- u. Buchen....	5,807 "
ungebleichte.....	91,288 "	Mahagoni.....	15,080 "
Cassia lignea (Mutter-		Zucker, raffinirter.....	1,178,444 "
zimmt).....	15,523 "	gestoßener	111,142 "
Malerwaaren, darunter:		Puder	2,868,412 "
Bleiweiß	50,935 "	Zwetschen	80,228 "
Kreide, gemahlene	14,262 "	Thee.....	48,734 "
Ocker	15,937 "	Tabacksblätter	436,194 "
Indigo	18,311 "	Cigarren.....	13,853 "
Krapp	14,721 "	Wollen-Waaren	240,674 "
Messingarbeiten, unpolirte	2,459 "	Wein in Fässern	545,275 Pot.*
polirte	6,988 "	" " Flaschen	10,087 "

Schließlich theilen wir nebenstehend noch eine

h) Specialisirte Uebersicht der in Hamburg und Altona im Jahre 1847
aus der See angekommenen Segelschiffe,

unter Verzeichnung der verschiedenen Abgangsorte und der Flaggen, unter
denen sie einliefen, mit.

i) Ueber das westindische Dampfschiffahrts-Unternehmen.

Hamburgs bedeutende Handelsverbindung mit Westindien hat auch
fachkundige Männer auf das Unternehmen geleitet, diesen Platz mit der
westindischen Insel St. Thomas durch eine regelmäßige Dampfschiffahrt
zu verbinden. Das zu diesem Unternehmen erforderliche Capital soll
700,000 fl Bco. betragen und durch Actien à 1000 fl Bco. zusammen-
gebracht werden. Zwei Dampfschiffe von ca. 250 Pferdekraft, zu
800 Tons Trächtigkeit, jedes 325,000 fl Bco. kostend, sollen dazu in Fahrt
gesetzt werden, so daß jeden Monat eins von Hamburg und eins von
St. Thomas abgehen kann. Die Schiffe sollen 60 Passagiere und
24,000 Cubikfuß Güter aufnehmen können und die Reise mit Aufenthalt
in Southampton und Madeira in 22 Tagen höchstens zurücklegen.

Specialisirte Uebersicht der in Hamburg und Altona im Jahre 1848
aus der See angekommenen Segelschiffe.

Ort	Amerikaner.	Schiff.	Brasilianer.	Dänen.	Engländer.	Frankosen.	Hamburger.	Gemeinsamer.	Holländer.	Niederländer.	Neapolitaner.	Norweger.	Oesterreicher.	Ungar.	Portugiesen.	Russen.	Stufen.	Schweden.	Spanier.	Venezuelan.	Total.
d. Südsee	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Grönland	—	—	—	—	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Nordamerika	7	—	6	2	—	—	19	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	38
Mexico	—	—	—	1	—	—	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Westindien und Venezuela	10	—	8	44	5	1	61	1	2	—	—	3	—	—	—	6	—	3	16	2	164
Brasilien	3	—	8	29	19	1	39	—	—	—	—	5	—	—	5	2	1	9	5	—	130
Montevideo	—	—	1	3	5	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
West Amerika	—	—	—	2	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	17
" Afrika	—	—	—	1	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	12
St. Miguel	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Madeira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Veneriffa	—	—	—	2	1	—	—	3	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	6
Ostindien	1	—	1	6	2	—	12	—	—	—	—	—	1	—	—	2	1	3	—	—	29
Airchangel	—	—	—	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	12
Norwegen	—	—	—	4	—	—	2	1	—	—	—	110	—	—	—	—	—	—	—	—	117
Schweden	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	2	—	—	8
Transpott	21	—	24	102	34	2	172	5	2	2	2	125	1	4	7	10	5	19	21	2	562

[Ad pag. 130.]

z o n	Einzelst.	Bezirke:	Dänen.	Engländer.	Brandenburger.	Hamburg.	Hannoveraner.	Holländer.	Mecklenburger.	Süder.	Neapolitaner.	Norweger.	Ostpreuss.	Oberburger.	Portugiesen.	Preussen.	Russen.	Schweden.	Spanier.	Genuesen.	Total.
Transport.....	21																				562
Russland.....			102	34	2	172	5	2	2	2		125	1	4	7	10	5	19	21	2	80
Preussen.....			25	25	6	5	12	2								2	1	2			26
Mecklenburg.....			3			1	17	1						1		3					26
Dänemark etc.....			12				14														516
Bremen.....			460			2	48					5		1							487
Oldenburg.....			30	3		24	380	5				1		26							121
Hannover b. Weser.....			6			2	75	2				1		31							10
Holländ.						1	10														123
Belgien.....			2			1	120														474
Großbritannien.....			65			11	141	218				8		30				1			96
Frankreich.....			22	1	17	9	23	15						4							2118
Portugal.....			381	1042	2	203	388	26	6			37		19	1	8	6	6	1		204
Spanien.....			7	1	186	3		10	7	2		14			9	1	1	2			22
Italien.....			1	1	1		2	4				4				2		2	19		51
Kriest.....			15	5		1	3					7					1	2			49
Levante.....			31	1				1			5	1				1	1				12
Schwarzes Meer.....			2			3		1				2									4
Aegypten.....				1								1									2
Summa.....	22	4	1166	1114	164	437	1239	288	15	4	5	206	1	116	17	35	16	39	42	2	4984

Für die ersten Reisen werden die Kosten auf 294,000 \mathcal{L} Bco., bei einer Einnahme von 44,900 \mathcal{L} Bco. angeschlagen, für die späteren Reisen auf 33,500 \mathcal{L} Bco. bei einer Einnahme von 76,000 \mathcal{L} Bco., was bei der Annahme von 4 Reisen pr. Jahr einen Gewinn von ca. 53 pCt. geben würde.

In der letzten Zeit verlautete nichts mehr von diesem Projecte; daß es indeß noch mal wieder aufgenommen werden wird, ist höchst wahrscheinlich, und hat es auch manche Chancen des Gelingens für sich.

7) Bremens Seeverkehr.

So viel Aehnlichkeit auch der Bremer Handelsverkehr mit dem Hamburgs in vieler Beziehung hat, so viel Eigenthümlichkeiten hat er auch wieder in anderer Beziehung. Bremen hat ein überwiegend größeres nordamerikanisches Geschäft, namentlich in Taback und Baumwolle, ferner eine bedeutend größere, auf seinen eigenen Werften erbaute Handelsflotte; wogegen Hamburg wieder sein größeres englisches, westindisches und südamerikanisches Geschäft aufzuweisen hat, nebst seinen ausgedehnten Verbindungen in Westindien und einem sich rasch entwickelnden afrikanischen Geschäfte. Dann ist Hamburg ein bedeutender Wechselplatz, und hat eine Bank, deren Depositum der ganzen Handelswelt für die Normal-Baluta gilt, wogegen Bremen sich wieder den Charakter einer echten, deutschen Stadt zu bewahren wußte, den Hamburg mit seiner ewig wandernden und wechselnden Kaufmanns-Bevölkerung manchmal verleugnete. Beide Städte wirkten übrigens auf ihre Weise höchst segensreich für's deutsche Inland, möge dieses sein Heil auch ferner in dem Handelsflor jener suchen. Der Schifffahrts- und Handelsverkehr Bremens gestaltete sich im Jahre 1846 folgendermaßen:

a) Uebersicht der Einfuhr

aus den verschiedenen Ländern und Plätzen in den Haupthandelsartikeln.

Seewärts kamen:

Von Oldenburg in 97 Schiffen:

Butter.... 544 Tonn. u. 610,570 \mathcal{L}	Fleisch und Spec 5,359 \mathcal{L}
Eisenwaaren, Guß..... 7,655 Colli	Getreide, Bohnen 134½ Last
Federn, Bett-, . 55 Säcke, 1,127 \mathcal{L}	Hafer..... 1,604½ "
Felle..... 61 Pack., 1,708 Stück	Häute..... 550 Stück
Fische, Häringe..... 822 Tonn.	Holz, Dielen..... 5,175 "
Anschovis 402 Fäß.	Honig 22,869 \mathcal{L}

Käse.....	205 Stück	Steine, Klinker.....	98,700 Stück
Rümmel.....	2,292 \mathcal{R}	Falg... 4 Fäss., 24 Sch.	24,057 \mathcal{R}
Leder.....	104 Pack.	Theer.....	20 Tonn.
Manufacturen.....	89 Colli	Thran.....	278 Gbde.
Del, Rüß.....	148 Gbde.	Wachs.....	1,079 \mathcal{R}
Salz.....	80 Last	Wallfischbarben.....	101 Bde.
Seife.....	108 Kist. 30 Fäss.	Wolle.....	2,023 \mathcal{R}

Von Hannover in 532 Schiffen:

Amidam.....	77 Fäss.	Getreide, Gerste.....	169½ Last
Bürstenwaaren.....	88 Colli	Hafer.....	667½ "
Butter.....	3982/8 Tonn.	Hanf.....	601 Bde.
Cichorien... 3 Fässer u.	49,716 \mathcal{R}	Holz, Dielen.....	981 Stück
Eisen, Nägel 33 "	199 Mrbe.	Käse... 3 Tonn., 2 Kist.	9,651 "
Eßig.....	42 Drb.	Manufacturen.....	108 Colli
Farbe, Kreide.....	133 Fäss.	Samen, Lein- 115 Tonn.,	130 Säcke
Federn, Bett- 10 Säcke u.	5127 \mathcal{R}	Rapp.....	158½ Last
Felle.....	54 Pack., 248 Stück	Seife.....	12 Fässer u. 156 Kist.
Fische, Heringe... 176 Tonn.		Steine, Mauer- u. Klinker	
Lagerbau .. 21 "		(incl. v. Oldenburg) 3,649,100 Stück	
Sardellen.. 10/1 u. 1/2 Anker		Dachpfannen.....	80,850 "
Fleisch, Schinken. 275 Stck.,	1016 \mathcal{R}	Falg.....	3,930 \mathcal{R}
Getreide, Bohnen.....	110½ Last	Wolle.....	36 Säcke, 263 "

Von Hamburg in 247 Schiffen:

Asphalt.....	51 Fässer u. 497 Bde.	Früchte, Apfelsinen.....	245 Kist.
Blei.....	330 Stück " 9 Koll.	Citronen.....	539 "
" Röhren.....	92 Bde.	Rosinen... 49 Fässer,	1 "
Cacao.....	265 Säcke	Getreide, Erbsen.....	132 Last
Caffee.....	50 Fässer u. 160 "	Gerste.....	220 "
Droguerien verschiedene Colli aller Arten,		Roggen.....	359½ "
darunter Schwerspadt 36,000 \mathcal{R}		Weizen.....	209½ "
Wacholberbeeren.....	556 Säcke	Glaswaaren 74 Kisten, 1549 Flaschen,	
Eisen: Blech.....	11 Kisten, 12 Bde.	340 Stroh	
Stab.....	10 Stang. 583 "	Guano.....	104 Säcke
Stahl... 165 Kisten, 2 "		Hanf.....	101 Ball.
Waaren.....	38 Colli	Harz.....	140 Fäss.
Draht.....	396 Bde.	Häute.....	5055 Stück
Ketten.....	14 Säcke	Holz, Balken.....	400 "
Maschinerten.....	70 Colli	Holz, Dielen.....	4590 Stück
Nägel.....	20,000 Stck.	Nahagoni.....	7 Blöcke
Stifte.....	23 Säcke	Eben.....	11 Stück
Farbwaaren verschied. Colli darunter:		Buchsbaum.....	95 "
Klaun.....	47 Fäss.	Jacaranda.....	26 "
Gelbholz.....	1000 \mathcal{R}	Palm.....	12 "
Sumac.....	25 Säcke	Pod..... 1 Sack u.	46 "
Bitriolöl.....	20 Kist.	Kork.....	359/1 60½ Bde.
Fische, Heringe.....	139 Ton.	Leder.....	303 Stück
		Macaronen.....	29 Kist.
		Manufacturen.....	35 Colli

Marmorfliesen.....	28 Kist., 960 Stück	Steine, Schiefer.....	68,200 Stück
Mehl.....	57 Fäss. 760 Säcke	Steinzeug.....	6 Fäss. u. 214 Körbe
Del, Baum.....	117 Gbde. 5 Krge.	Taback, Blätter.....	35 Fässer, 4780 Pack., 468 Körbe, 1 Kiste u. 983 Seron.
Palm.....	49 "	Cigarren 2 Pack. u. 116,750 Stück	
Rüb.....	224 "	Schnupf.....	3 Fäss.
Pech.....	245 Tonn.	Ihran 302 Fässer u. 332 Tonnen	
Reis.....	8714 Säcke, 57,046 ℔	Wein 270 Gbde., 135 Kisten u. Körbe	
Rohr, Stuhl.....	129 Bde.	Zink. 96 Blöcke, 2 Kisten, 43 Rollen	
Samen, Lein.....	144 Ton.	Zinn 109 " u. 3 Fässer	
Rapp.....	62½ Last	Zucker, roher 163 Fässer, 562 Kisten, 136 Körbe, 223 Säcke	
Salpeter.....	850 Säcke	fabricirter 100 Brode	
Salz.....	3,720 "	Candis .. 10 Kisten.	
Seife.....	7 Fässer u. 288 Kist.		
Syrict.....	110 Gbde.		

u. f. w.

Von Dänemark und Schleswig-Holstein in 139 Schiffen:

Butter..	401 $\frac{3}{4}$ 265 $\frac{1}{4}$ 53 $\frac{6}{8}$ 43 $\frac{8}{8}$ und 8 $\frac{1}{8}$ Tonnen	Salz (meist Hannoversches) 3,648 Säcke	
Getreide aller Art.....	1,439 Last	Schellbegerste 90 Säcke u. 117,232 ℔	
Del, Rüb.....	56 Gbde.	Ihran.....	306 Gbde.
		Tonnenbände.....	4,764 Bde.

Von Lübeck in 11 Schiffen:

Eisen, Stab.....	1699 Stg.	Samen, Lein.....	30 Ton.
Pech.....	248 Ton.	Theer.....	1547 "

Von Mecklenburg in 4 Schiffen:

Federn.....	3 Säcke	Getreide, Weizen.....	31½ Last.
Getreide, Roggen.....	52 Last		u. f. w.

Von Preußen in 53 Schiffen:

Bernstein.....	9 Fässer u. 10 Säcke	Holz, Bohlen.....	1248 Stück
Getreide, Erbsen... 2 Last u. 44 "		Balken.....	977 "
Gerste .. 38½ "		Rundholz.....	15 "
Roggen 102½ "		Stäbe.....	1180 "
Weizen.. 20 "		Mehl.....	395 Säcke
Holz, Dielen.....	106,861 Stück	Samen, Lein.. 340 Tonn. u. 160 "	

Von Norwegen in 54 Schiffen:

Felle.....	180 Stück u. 1 Ball.	Holz, Dielen.....	149,434 Stück
Fische, Haringe.....	1777 Ton.	Bohlen.....	840 "
Anschovis.....	200 Fäss.	Sparren.....	1077 "
Lachs.....	3 Pack. 2 Riem	Stäbe.....	25 "
Stock.....	1865 Waag	Hörner.....	12,855 "
Getreide, Roggen.....	49 Last	Ihran.....	4,268 Ton.

Von Schweden in 25 Schiffen:

Alaun.....	30 Fäss.	Eisen, Stab .. 80,735 Stang. 45 Bde.	
Eisen, Blech... 55 Kist. u. 35 Platt.		808,800 ℔	
		Stahl 32 Fässer, 12 Kist., 15 Bde.	

Von Rußland (Ostsee, Archangel und Odessa), in 192 Schiffen:

Federn, Bett.....	49 Ball.	Leinen, Segeltuch.....	5 Kisten, 13 Pack.
Getreide, Roggen.....	12,180½ Last	Lichte.....	285 Kist.
Weizen.....	89½ "	Matten.....	3,170 Stück
Hanf.....	1107½, 19¼ Bde., 61 Pack.	Mehl, Roggen.....	1,088,200 ℔
Häute.....	2073 Stück	Pech.....	50 Ton.
Holz, Dielen.....	14,678 "	Pottasche.....	141 Fäß.
Balken.....	11 "	Samen, Lein.....	11,551 Ton.
Riemen.....	45 "	Talg.....	386½, 211½ Fäß.
Spieren.....	20 "	Tauwerk.....	650 Roll.
Hörner.....	2,012 "	Theer.....	2,673 Ton.
Leinen.....	48 Kist., 86 Pack.	Thran.....	244 Geb.

Von Holland in 91 Schiffen:

Bleiweiß.....	34 Fässer	Samen, Lein-, 75 Donn. u. 149 Säcke
Bürstenwaaren	93 Colli	Senf..... 673 "
Caffee.....	13,229 Säcke	Spirituosen Arrac 52 Geb. u. 15 Kelder
Cichorien-Wurzeln	54,780 ℔	Genever 64 Pipen, 28 Drh., 3 Ank.
Eisenwaaren.....	90 Colli	Steine, Fluren..... 8,000 Stück
Nägel.....	12 Körbe	Klinker..... 4,100 "
Stahl.....	23 Kisten	Pfannen..... 25,000 "
Fische, Häringe.....	66 Donn.	Mühl-..... 20 "
Getreide, Erbsen.....	340 Säcke	Steinzeug..... 3 Kist. u. 360 Stück
Holz, Mahagoni.....	87 Blöcke	Taback, 2 Fässer, 20 Kisten, 22 Seron.,
Käse 12 Fäß., 466 Kist., 30,073 Stück		28 Körbe, 1229 Packen, 24½,
Krüge, leere irdene.....	57,637 "	18½ Ballen.
Kupfer.. 51 Kist., 93 Bde., 772 Platt.		Thee..... 198 Kist.
Leinen, Segeltuch- 27 Kist., 171 Roll.		Thon..... 8,320 Scholl.
Lichte, Stearin- .. 166 "		Tonnenbände..... 34,417 Bunde
Mehl.....	140 Säcke	Twist..... 16 Ballen
Mineralwasser 3 Körbe, 33,900½,		Wein. 37 Gebde., 21 Kist. u. 75 Flasch.
3052½ Krüge		Zinn..... 37 Blöcke
Papier..... 67 Kisten, 1316 Packen		Zucker.. 15 Fässer, 8 Kisten, 80 Körbe,
Pfeifen, irdene..... 10 Kisten		12,130 Brode
Samen, Canarien-..... 128 Säcke		Candis 1789 Kisten, 5614 Körbe

Außerdem viele Droguerie- und Farbwaaren.

Von Belgien in 18 Schiffen:

Blauholz.....	20,000 ℔	Häute	135 Stück
Eisenwaaren	25 Colli	Hörner	326 "
Maschinen	145 "	Marmor	49 Kisten
Nägel	860 Fässer	Papier.....	246 Ball. u. 24 "
Waffen	100 Kisten	Soba.....	56 Fässer
Glaswaaren. 112 Fäß. u.	121 "	Zink.. 11 Fäß., 8 Kist., 2 Roll., 6 Colli	
Fensterglas.....	2739 "	Zucker	150 Kisten, 2108 Brode
Pfannen.....	27 "	Candis	5353 Kisten

Von Großbritannien.

A. Von London in 33 Schiffen:

Baumwolle.....	30 Ballen	Bleiweiß.....	53 Fässer
Blech, Weiß-.....	1284 Kisten	Caffee.....	361 Säcke, 7 "

Eisen, Blech.....	41 Bunde	Reis.....	4723 Säcke
Stab-, 18,198 Stang.	4405 "	Salpeter.....	42 Fäss. 240 "
Stahl-, 5 Risten,	1 "	Syrup.....	280 "
Eisenwaaren, Kanonen....	15 Stück	Taback, Blätter. 135 Fäss., 109 Risten,	2536 Pfd.
Maschinen.....	70 Colli	Rautaback.....	47 Fässer
Nägel..... 6 Fässer,	825 Säcke	Cigarren.....	21,900 Stück
Eisenbahnwagenfedern	280 Stück	Thee.....	411 Risten
Eisenbahnschienen....	9106 "	Theer, Kohlen.....	375 Tonn.
Häute.....	1256 Stck. u. 20 Ballen	Wein 35 Gbde., 27/1 14/2 u. 17/4 Pip.	u. 24 Risten
Indigo.....	9 Risten	Zinn.....	76 Blöcke
Kupfer, Bolzen..	360 Stck., 8 Bunde		
Platten.....	306 Rist., 621 Stück		
Nägel u. Ringe 31 Fäss.,	89 Säcke		

Außerdem viele Droguerie-, Farbwaaren und Gewürze.

B. Von Liverpool:

Blech, Weiß.....	102 Risten	Salz.....	179½ Last
Caffee.....	126 Säcke	Taback.....	17 Risten u. 89 Ballen
Häute.....	2,377 Stück	Zucker.....	70 "
Reis.....	5,361 Säcke		u. f. w.

C. Von anderen Häfen Englands in 215 Schiffen:

Maun.....	412 Fässer	Eisenbahn-Schienen-	
Baumwolle.....	945 Ballen	platten.....	3,830 Stck.
Blech.....	559 Risten	Eisenbahnschienen....	67,158 "
Blei... 56 Stück, 5 Fässer,	4 Rollen	Fische, Heringe.....	35 Tonn.
Bleiweiß.....	269 Fässer	Garn.....	16 Risten, 368 Ball.
Eisen, Blech-..	1705 Bde., 3344 Platt.	Häute.....	1824 Stück
Stab-, 34,091 Stg., 25,538 Bunde		Kupfer, Bolzen.....	50 "
Stahl, 15 Risten u.	847 "	Platten 175 Risten,	200 "
Guß-, roh.....	370,000 B	Nägel u. Ringe..	69 Säcke
Eisenwaaren.....	361 Colli	Draht.....	4 Risten
Anker.....	41 Stück	Manufacturen.....	1401 Colli
Draht..... 5 Fässer,	378 Bunde	Del, Lein-....	348 Gbde., 100 Flasch
Netten.....	90 Stück	Soda.....	694 Fässer
Locomotiven.....	2 "	Steinkohlen.....	1845 Last
Maschinen.....	213 Colli	Cinders.....	151 "
Nägel..... 117 Fässer,	77 Säcke	Steinzeug.....	123 Fässer, 63 Risten,
Röhren.....	52 Bunde		306 Körbe, 3 Parth.
Eisenbahnwagenfedern	5 Risten,	Theer, Kohlen.....	101 Tonn.
	142 Stück	Twist.. 50 Fässer, 1 Riste,	1581 Ballen
Eisenbahnräder.....	388½ Stck		
	u. f. w.		

D. Von Schottland in 34 Schiffen:

Eisen, Stab- 1597 Stangen, 94 Bde.	Leinen,		
Guß-, roh..... 2,259,812 B	Segeltuch.....	22 Pack.	
Fische, Heringe.....	Steinkohlen.....	308 Last	
Kupfer, Pfannen.....	Theer, Kohlen.....	100 Tonn.	
			u. f. w.

Von Frankreich in 23 Schiffen:

Farbwaaren, darunter	Korke.....	23 Ball.
Grünspan..... 17 Fässer, 5 Kisten	Samen, Alee.....	53 Säcke
Früchte, Pflaumen... 365/1, 390/2 u.	Spirituosen, Branntwein	38 Obde.,
50/4 Fässer, 967/1, 1112/2 u.	5 Drh., 1 Kiste	
388/4 Kisten.	Cognac.....	8 Obde.
Gewürznelken.....	Wein 3847 Obde., 7295 Drh., 144 Kisten.	
69 Ball.		

Von Portugal in 6 Schiffen:

Korholz.....	11,000 B	Salz.....	151 1/2 Last
Mandeln.....	11 Fässer, 1 Sack	Wein 11 Obde., 70/1, 20/2, 80/4 Pipen.	

Von Spanien in 9 Schiffen:

Blei.....	128 Stück	Früchte, Zwiebeln).....	5 Kisten
Fische, Sardellen.....	89 Fässer	Del, Baum- 5/1, 16/2, 28/4 Obde. u.	
Früchte, Citronen... 205/1, 234/2 u.		1500 Krüge	
31/4 Kisten		Rohr, Kamm.....	298 Bde.
Feigen 10 Fässer, 1 Kiste, 358 Pack.,		Salz.....	52 3/4 Last
2 Tromm., 100/1 u. 30/2 Matt.		Spirituosen, Branntwein 85/1 u.	
Melonen.....	232 Stück	20/2 Pipen	
Rosinen 864 Fässer, 5 Packen,		Taback.....	1674 Pack.
368 Kisten		Wein 166 Obde., 1 Kiste, 19/1, 32/4, Both,	
Trauben 140/1, 15/2 Fässer und		45/1, 38/2 Pipen.	
62 Kisten		u. f. w.	

Von Sicilien in 7 Schiffen:

Bimsstein.....	71 Fässer, 21,600 B	Früchte, Nüsse.....	202 Säcke
Früchte,		Laktigen.....	46 Kisten
Apfelsinen.....	2574 Kisten	Del, Baum-.....	34/1, 46/2 Pipen
Citronen.....	1559 "	Schwefel.....	1,222,816 B
Mandeln.....	332 Säcke	Sumac.....	450 Säcke
Pomeranzen... 68 Kisten, 20 "		Weinstein.....	18 Fässer.

Von Triest in 1 Schiffe:

Verschiedene Droguerie- und Farbwaaren, Früchte u. f. w., darunter			
Carobbe.....	24 Fässer	Gallen.....	1 Ballen, 8 Fässer
Lorbeerblätter.....	20 Ball.	Knopperrn.....	21 Säcke, 3 "
Schwämme,		Sumac.....	425 Säcke
Wasch.....	2 Fässer	Succade.....	35 Fässer
Terpentin.....	8 "	Hanf.....	18 Ball.
Weinstein.....	4 Kisten, 8 "	Honig.....	70 Fässer
Zinnober.....	1 Kugel, 8 "	Del, Stein.....	5 Kisten.

Von den Canarischen Inseln in 2 Schiffen:

Wein.....	357/1, 18/2 und 36/4 Pipen.
-----------	-----------------------------

Von Grönland mit 4 Wallfischjägern:

Felle,		Speck von 3 Fischen u. 3523 Robben.
Bären-.....	3 Stück	Wallfischbarden 26 Bde., 569 Blatt,
Robben-.....	3523 "	u. 1000 B

Von den Vereinigten Staaten von Nordamerika:

A. Von Newbedford in 5 Schiffen:

Holz, Dielen	276 Stück	Pottasche	25 Fässer
Stäbe	7200 "	Thran	13,850 Tonn.
Lichte, Spermaceti	56 Kisten	Wallfischbarden	217 Bde.

B. Von Newyork in 32 Schiffen:

Baumwolle	2610 Pack.	Lichte, Spermaceti	342 Kisten
Eisenwaaren, Nägel	100 Fässer	Manufacturen	19 "
Farbwaaren, Blauholz 197,000 \mathcal{M}		Mehl, Weizen	630 Fässer
Gelbholz 20,000 "		Roggen	128 "
Fleisch	3975 Fässer	Del, Terpentin	488 "
Getreide, Erbsen	403 Säcke	Perl-, Pott- u. Steinasche	2325 "
Roggen	978½ Last	Reis	50 Säcke, 2917 "
Weizen	80 "	Samen, Lein	225 Tonn.
Gewürze, Cassia	3017 Matt.	Schmalz	225 Fässer
Piment	419 Säcke	Spirituosen, Rum	77 PUNCH.
Hanf	32 Ball.	Tabak, Blätter 757 Fässer, 3898 Kisten,	
Harz	2685 Fässer	748 Pack., 2440 Ball., 1755 Ser.	
Holz, Cedern	490 Blöcke	Stengel	55 Fässer
Mahagoni	453 "	Cigarren	10,000 Stück
Stäbe	24,316 Stück	Thee	2639 Kisten
Honig	97 Fässer	Thran	3825 Tonn.
Hopfen	329 Ball.	Wallfischbarden	1683 Bde.
Hörner	5000 Stück	Zucker	130 Kisten.

C. Von Philadelphia:

Harz	1471 Fässer	Tabak, Blätter 144 Fässer, 171 Kisten,	
Quercitron	60 "	u. 120 Ballen	
Reis	31/ u. 43/2 "	Thee	20 Kisten.

D. Von Baltimore in 44 Schiffen:

Baumwolle	207 Pack.	Mehl, Roggen	141 Faß
Cacao	200 Säcke	Pech	10 Tonn.
Droguerie, Sassafras	32,000 \mathcal{M}	Reis	159 Fässer
Eisenwaaren	2 Locomotiv.	Schmalz	75 "
Farbwaaren, Blauholz 180,000 \mathcal{M}		Tabak, Blätter 25,985 Fässer, 88 Kisten,	
Gelbholz 168,000 "		53 Ballen, 125 Packen	
Quercitron 879 Säcke		Stengel	1113 Fässer
Fleisch	1406 Fässer	Cigarren	4 Kisten, 20,000 Stück
Gewürz, Piment	614 Säcke	Schnupf	20 Fässer
Mehl, Weizen	2997 Faß	Vietsbohnen	120 Säcke.

E. Von Richmond:

Baumwolle	15 Packen	Tabak,	
Blauholz	50,000 \mathcal{M}	Blätter	1330 Fässer
Harz	400 Fässer	Stengel	3548 "
Mehl, Weizen	41 "	Vietsbohnen	150 Säcke.

F. Von Charleston in 5 Schiffen:

Reis 1904/1 280/2 Fässer, 1,144,400 \mathcal{B}

G. Von Neworleans in 19 Schiffen:

Baumwolle	4347 Packen	Mehl, Weizen	2139 Fässer
Blei	1528 Blöcke	Pelzwaaren	31 Packen
Farbwaaren,		Seife	25 Kisten
Gelbholz	10,000 \mathcal{B}	Taback, Blätter	4877 Fässer, 303 Ball.,
Jelle	90 Ballen, 2889 Stück		25 Kisten
Fleisch	968 Fässer	Stengel	2065 Fässer
Hanf	131 Packen	Cigarren	14,000 Stück
Häute	240 Stück	Bietzbohnen	831 Säcke.
Holz, Stäbe	57,000 "		u. f. w.

H. Von Mobile in 1 Schiffe:

Baumwolle 2165 Packen.

I. Von Galveston in 2 Schiffen:

Baumwolle	1004 Packen	Hörner	3427 Stück
Häute	931 Stück	Talg	3 Fässer

Von Mexico in 11 Schiffen:

Droguerien, Jalappe	22 Ballen	Haare, Pferde	3 Ballen
Sassaparilla	50 "	Häute	9491 Stück
Vanille	9 Packen	Holz, Cedern	51 Blöcke
Farbwaaren, Blauholz	2,992,700 \mathcal{B}	Kupfer	2000 \mathcal{B}
Gelbholz	678,000 "	Taback	11 Packen
			u. f. w.

Von Cuba in 50 Schiffen:

Coffee	2,136 Fässer, 1,996 Ballen	Rum	70 Punch., 556 Pipen
Gelbholz	206,268 \mathcal{B}	Taback,	
Holz, Cedern	2,037 Blöcke	Blätter	5173 Pack., 3177 Ball.,
Mahagoni	1,485 "		4,235 Seron.
Grenadill	4,000 \mathcal{B}	Cigarren	3,966,525 Stück
Pock	3,000 "	Zucker	723 Fässer, 36,320 Kisten
Honig	728 Fässer, 396 Pipen	Syrup	54 Fässer

Von Haiti in 12 Schiffen:

Baumwolle	420 Ballen	Häute	823 Stück
Blauholz	1,756,250 \mathcal{B}	Rum	20 Dröbst
Cacao	188 Säcke	Schilbpatt	1 Kiste
Coffee	12,431 "	Taback, Blätter	4075 Seron.
Jelle	120 Stück		u. 18 Kisten
Hanf	283 \mathcal{B}	Cigarren	14,000 Stück

Von Portorico in 11 Schiffen:

Baumwolle	197 Packen	Taback,	
Coffee	574 Fässer, 411 Säcke	Blätter	12,681 Seron.
Häute	708 Stck.	Zucker	1125 Fässer, 7 Kisten

Von St. Thomas in 2 Schiffen:

Blaubholz	150,000 <i>℔</i>	Taback, Blätter 1070 Pfd., 51 Ser.,
Caffee	327 Fässer, 498 Säcke	450 Ball.
u. f. w.		

Von Jamaica in 1 Schiffe:

Blaubholz	22,000 <i>℔</i>	Rum	266 Pund.
Piment	145 Säcke	Taback, Blätter	85 Paden

Von Venezuela in 8 Schiffen:

Baumwolle	163 Paden	Felle, Reh	13 Ballen
Cacao	244 Säcke	Häute	16,142 Stück
Caffee	48 Fässer, 18,077 "	Hörner	746 "
Indigo	7 Kisten u. 16 Seron.	Taback, Varinas 3240 Krbe., 400 Pfd.	

Von Brasilien in 18 Schiffen:

Cacao	938 Säcke	Piaßava	461 Bunde
Caffee, 191 Fäss., 636 Barr., 30,574 "		Hörner	24,259 Stück
Farbwaaren, Orleans ..	181 Körbe	Sago	67 Fässer
Felle	200 Stück	Schuhe, Gummi, rohe ..	19,290 Paar
Früchte, Cocosnüsse ..	60,800 "	Spirituosen, Rum	89 Pund.
Haare, Pferde	44 Paden	Taback, Blätter	1,569 Ballen
Häute	17,713 Stück	Cigarren	17,500 Stück
Holz, Jacaranda, 48 Blöcke, 48 Bohlen		Zucker 107 Fäss., 1077 Kist., 2,668 Säcke.	
u. f. w.			

Von Chili in 1 Schiffe:

Contanten	40,000 \$	Salpeter	2240 Säcke
Häute	2,074 Stück	Soya	4 Kisten
Indigo	25 Seron.	u. f. w.	

Von Ostindien in 4 Schiffen:

Caffee	3,905 Säcke	Hirschgeweihe	912 Stück
Droguerie, Gummi	102 Kisten	Reis	4346 Säcke
Farbwaaren, Rothholz ..	275,000 <i>℔</i>	Rohr, Stuhl	10,265 Bunde
Gambier	720 Körbe	Sago	431 Kisten
Gewürze, Cassia	810 Kisten	Spirituosen,	
Ingwer	10 "	Arac	70 Gbde.
Pfeffer	7,289 Säcke	Taback	39 Paden
Hanf, Manilla	200 Paden	Cigarren	331,500 Stück
Häute	2,597 Stück	Thee	5 Kisten
Holz, Malacca-Stöcke ..	90 Bund.	Zucker	1109 Körbe, 1091 Säcke

Von China:

Droguerien, Camphor ..	18 Kisten	Papier	10 Kisten
Rhabarber	20 "	Rohr, Bambus	7000 Stück
Farbe, Tusche	1 "	Seide	6 Ballen
Gewürze, Cassia	500 "	Seidenwaaren	10 Kisten
Ingwer	60 "	Soya	3 "
Lactirte Waaren	1 "	Thee	2888 "
Matten	21 Rollen	Bermillon	6 "

Von Africa in 5 Schiffen:

Arrow-Root.....	14 Fässer	Holz, Camwood.....	32,500 ₧
Caffee.....	34 Säcke	Mahagoni.....	41 Blöcke
Elephantenzähne.....	952 Stück	Hörner.....	770 Stück
Erdnüsse.... 259 Säcke, 74,000 ₧		Del, Palm.....	567 Bde.
Gewürze, Ingwer.....	295 Säcke	Reis in Hülsen.....	55,580 ₧
Pfeffer.....	2 "	rother.....	100 Säcke
Häute.....	14,838 Stück	Schilbpatt.....	1 Kiste
Hippopotamoszähne.....	414 "	Wachs.....	31,300 ₧

Aus der Südsee in 2 Wallfischjägern:

Thran.....	6,331 Tonnen
Spermaceti.....	600 "
Wallfischbarden.....	33,610 ₧

Vom Oberlande kamen in 1698 Fahrzeugen:

Amidam.....	28,263 ₧	Glaswaaren, Demijons	97,149 Stück
Anis.....	3,287 "	Lozes Glas.....	57,469 ₧
Asphalt.....	939,624 "	Haare, Kuh- u. Schweine	21,063 "
Blei in Molben.....	6,770 Stück	Pferde.....	71 "
Hagel.....	1,658 ₧	Holz, Eichen.....	381,795 Cubf.
Buchweizen.....	69½ Last	Tannen.....	881,926 "
Cementsteine.....	9,574 Cubf.	Buchen.....	42,388 "
Cement.....	4,772 Fässer	Brenn.....	785½ Neep
Eichorien, fabricirter...	570,711 ₧	Schwerdspäne.....	417 Bde.
Wurzeln.....	14,240 "	Schaufeln.....	15,783 Stück
Eisen, Stab.....	1,532 "	Rumpf.....	27,308 Rumpf
Guß.....	629,252 "	Bodenstücke.....	106,763 Stück
Stahl.....	11,988 "	Käse.....	3655 ₧
Eisenwaaren.....	189,690 "	Kalkstein.....	1536 Cubf.
Farbe: Bleiweiß.....	38,627 "	Kalk.....	11,495 Faß
Braunstein.....	23,340 "	lofer.....	25,249 Cubf.
Glätte.....	18,182 "	Kartoffeln.....	401½ Last
Kienruß.....	3,129 "	Knochen.....	804,717 ₧
Oker.....	2,481 "	Knochenschwärze.....	115,518 "
Farbwaaren.....	80,895 "	Leim.....	8518 "
Vitriol.....	1,811 "	Lichte, Wachs.....	14,629 "
Vitriolöl.....	47,728 "	Leinen, 398½ Bolt, 98 Kist., 61 Ballen,	
Flachs.....	19,568 "	1 Pack., 65 Roll., 23,539 Stck.	
Früchte, getrockn. Obst..	14,876 "	Garn.....	11,755 ₧
Getreide, Bohnen... 3 Last 3½ Schffl.		Zwilling.....	1197 "
Erbsen.....	45 " 1 "	Lohe.....	1,465,666 "
Gerste.....	216 " 13 "	Lumpen.....	12,135 "
Hafer.....	353 " 7 "	Manufacturen.....	9496 "
Roggen.....	62 " 26 "	Mehl.....	30,029 "
Weizen.....	947 " 31 "	Messing.....	6,096 "
Gyps, roher.....	3,287 ₧	Mineralwasser. 164 Kisten, 183 Körbe,	
Glaswaaren.....	1,999 "	2,800/1 u. 1,500/2 Krüge	
Becher u. Medicingläser	140,499½ Stroh	Del.....	1,846 ₧
Bouteillen.....	1,558,731 Stück	Deftuchen.....	1,018,458 "

Pfeifen, irbene.....	47,184 Kisten	Steine, Legge.....	123,182 Ellen
" Erde.....	20,063 Cubf.	Mühl.....	31 Stück
Samen, Senf.....	3,872 "	Seife.....	33,142 "
Sago.....	6,722 "	Steinzeug 38 Kist. 8 Fäß.	15,447 "
Salz.....	412 Last	Fayance.....	1,572 "
Schelbegerste.....	39,254 "	Töpferwaaren.....	57/4
Schinken.....	8,922 "	7/3 u. 110/2 Fuder	
Schiefertafeln u. Griffel.....	152 Fässer	Steinkohlen.....	209 1/2 Last
	567 Kisten	Holzkohlen.....	3,627 Tonn.
Senf.....	1,172 "	Taback, roher.....	17,476 "
Spirituosen,		fabricirter.....	10,130 "
Branntwein 455 Drh. u. 10 1/2 Anf.		Ziegel.....	225 Fäß., 6 Kisten
Sprict.....	254 " u. 154 Geb.	Vietsbohnen.....	9,676 "
Steine, Feld.....	24,088 Cubf.	Wachs.....	1,630 "
Grau.....	96,646 "	Wacholderbeeren.....	165,917 "
Dachpfannen.....	61,390 Stück	Wolle.....	13,563 "
Mauer.....	2,712,850 "	Zucker, fabric.....	27,774 "
Schleif.....	739 "	Syrup.....	334 "

Obige Daten haben wir der Waareneinfuhrliste des Herrn W. Wilders entnommen. Diese Liste enthält in ihrer Ausführlichkeit noch viele andere Artikel, namentlich specielle Nachweisungen über die Einfuhr der verschiedenen Droguerie- und Farberwaaren-Artikel. Wir fürchteten, zu ausführlich zu werden, wenn wir alle jene schätzenswerthen Angaben unseren Lesern mittheilten und haben daher nur die Importen hervorgehoben, welche nothwendig beachtet werden müssen, um das Bremer Handelsgeschäft recht zu beurtheilen.

b) Uebersicht der Ausfuhr.

Aus der Exportation Bremens heben wir folgende Hauptartikel hervor:

Alaun.....	78,256 "	Cacao.....	123,287 "
Asche, Perl- u. Pott.....	1,704,091 "	Caffee.....	9,995,384 "
Asphalt.....	737,884 "	Canehl u. Canehlblütthe für	2,640 Thlr.
Baumwolle.....	4,954,429 "	Cassia.....	53,979 "
Blei, unverarb.....	1,165,132 "	Cichorien, trockn. u. grün.	382,215 "
Bleiweiß.....	49,470 "	Cochenille.....	1,240 "
Bleizucker.....	42,210 "	Corinthen.....	314,207 "
Branntwein, Arrac.....	294 Drhft.	Eisen, altes.....	454,467 "
Cognac.....	220 "	Blech.....	103,854 "
Franz.....	593 "	Draht.....	10,064 "
Geneser.....	2,290 "	Defen u. Töpfe.....	332,413 "
Korn.....	1,447 "	Roh.....	89,275 "
Rum.....	3,392 "	Stangen.....	4,246,738 "
Sprict.....	1,742 "	Eisenwaaren.....	für 100,832 Thlr.
Liqueur.....	21,062 Bout.	Elfenbein.....	7,103 1/2 "
Braunroth.....	11,422 "	Essig, einheim.....	342 Drhft.
Braunstein.....	54,684 "	fremder.....	576 "
Bremergrün.....	13,603 "	Farbeholz, Blau.....	790,476 "

Farbeholz, Fernambuc.	460	℔	Manufacturen (nicht näher bezeichnet) 405,383	℔	
Gelbholz.	158,078	"	baumwollene.	205,143	"
Quercitron.	24,293	"	Boye u. s. w.	2357	"
Rothholz.	25,784	"	Galanterie.	15,718	"
Sandel.	1,781	"	Hüte.	398	"
Farbwaaren. für	68,035	℔	Mützen, wollene.	477	"
Garn, Baumwollen-	29,872	℔	Seidenwaaren.	49,178	"
Docht-	160	"	Tuch, Casimir u. a. . . .	33,219	"
Leinen-	15,293	"	Mehl, Roggen-	550,619	℔
Wollen-	6,452	"	Weizen-	801,344	"
Glas, Bouteillen.	1,276,325	Stück	Messing u. Messingwaaren	11,979	"
Glaswaaren. für	132,630	℔	Metall u. Metallwaaren	11,781	"
Glätte.	5,997	℔	Mineralwasser.	25,170	Krüge
Haare, Döfen- u. Kuh- . . .	104,737	"	Mobilien.	24,641	℔
Pferde-	11,357	"	Musikinstrumente.	217	"
Schweine-	18,060	"	Oder.	17,214	℔
Hanf.	15,752	"	Del, Provencer.	12,014	"
Harz.	688,356	"	Baum-	42,020	"
Häute, trockene.	2,222,528	"	Cocus-	39,372	"
gefälsene.	424,428	"	Hanf-	107,309	"
Häringe, holländ.	188½	Tonn.	Lein-	378,674	"
schottische.	3,224	"	Palm-	456,076	"
norwegische.	1,688	"	Rüb-	88,079	"
Holz, Bau- u. Nutz- für	160,076	℔	Talg, Klein.	14,448	"
Band-	5030	"	Terpentin-	65,291	"
Ebern-	535,827	℔	Vitriol-	27,924	"
Cigarrenstiften-Bretter	23,412	℔	Delfuchen.	2,123,070	"
Latten.	2869	Schock	Papier, Schreib-	8189	℔
Madagoni.	24,362	℔	Druck- u. Papp-	8389	"
Pock.	24,592	℔	Pfeifen, irbene.	35,798	"
Honig.	158,691	"	Pflaumen.	242,522	℔
Hopfen.	20,435	"	Pulver, Schieß-	9290	"
Hörner, Bock- u. Ziegen- . .	14,589	Stück	Reis.	4,798,150	"
Döfen- u. Kuh-	73,853	"	Rosinen.	571,629	"
Indigo.	28,325	℔	Rübsamen.	109½	Last
Ingwer, trockener.	6247	"	Salpeter.	372,853	℔
candirter.	166	Topf	Salz, Koch-	644	Last
Käse.	141,963	℔	See-	21,917	℔
Kalk.	5771	Tonn.	Schiefertafeln u. Griffel	5543	℔
Kleefamen. für	17,038	℔	Schiffsbrot.	66,605	℔
Knochen.	2,506,154	℔	Schinken.	500,976	"
Korkholz.	36,454	"	Schmalz.	12,545	"
Korke. für	3652	℔	Schwämme.	1654	"
Krapp.	7544	℔	Schwefel.	29,646	"
Kupfer, altes.	98,167	"	Schweineborsten.	1052	"
unverarbeitet.	48,499	"	Seife, braune Del-	4859½	℔
verarbeitet.	566	"	Stangen, einheim.	398,706	℔
Leder, gegerbtes.	150,565	"	fremde.	22,239	"
Lohe.	886,390	"	Senffamen.	74,706	"
Lumpen.	1,654,370	"			

Sirup	1,455,964	℔	Cigarren	1,497,367	Thlr.
Speck	79,935	"	Stengel	6,277,258	℔
Stahl	9775	"	Falg	53,790	"
Stahlwaaren	1136	Thlr.	Thee	130,836	"
Steine, Fliesen, Fluren..	1230	Stück	Thran	27,562	Tonn.
Grau	2168	Fuder	Bitriol	186,615	℔
Mauer- u. Klinker-...	66,150	Stück	Wacholderbeeren	198,725	"
Mühl-	46	"	Wachs	45,976	"
Schiefer- u. Legge-...	107,061	Ellen	Wallfischbarden	551,118	"
Steingut, feines	21,302	Thlr.	Wein, franz.	9338	Orh.
ord. irdene ...	10,004	"	spanischer	812	"
Steinkohlen	472½	Last	Rhein	57	Dhm
Soda	474,332	℔	Champagner-....	6280	Bout.
Taback,			Weinstein	5707	℔
amerikan.	26,121,095	"	Wolle	14,509	"
Canaster	511,445	"	Zinf	2213	"
europäischer	71,211	"	Zinn	5671	"
Portorico u. Havana	2,759,213	"	Zucker, raffin.	4,238,119	"
verarbeiteter	396,854	"	roher	10,183,152	"

Die Liste des Herrn Reibel, der wir diese Nachrichten über den Export Bremens entnommen haben, führt noch eine große Menge von Waaren auf, welche wir weggelassen haben, um nicht zu weitläufig zu werden. Uebrigens müssen wir hiebei bemerken, daß in dieser Waaren-Liste keine Expeditionen, keine von Bremerhafen auselairte und versandte und keine zur Ausrüstung und Verproviantirung der Schiffe bestimmte Güter mit aufgenommen sind.

c) Aus- und Einfuhr in Werthen.

Hinsichtlich des Werthes der Ein- und Ausfuhr Bremens ergeben sich für das Jahr 1846 folgende Summen:

- 1) Die Einfuhren seawärts repräsentiren einen Waaren-Werth von 19,018,218 Thlr. Gold.
darunter für 3½ Millionen Thlr. Taback,
" 2½ " " Getreide.
- 2) Die Ausfuhr seawärts 12,135,500 " "
- 3) Die Einfuhren auf der Oberweser ... 1,866,920 " "
- 4) Die Ausfuhr " " " ... 852,123 Gr.
- 5) Die Einfuhren zu Lande (unbekannt.)
- 6) Die Ausfuhr " " " 446,646 Gr.

Der Werth der Einfuhren aus den verschiedenen Ländern nach Marktpreisen, und der Werth der Ausfuhr nach diesen Ländern approximativ geschätzt, ergibt sich aus einer Uebersicht, die wir dem April-Hefte des Berliner Handels-Archivs für 1847 entnehmen.

Darnach betrugen in Rthlr. Gold (5 Thaler = 1 Louisd'or):

Von und nach:	Einfuhr.	Ausfuhr.
Preußen.....	265,439	475,000
Oldenburg.....	439,356	350,000
Hamburg.....	839,127	1,400,000
Hannover.....	321,454	500,000
Lübeck.....	19,429	3,000
Mecklenburg.....	11,615	12,000
Dänemark und die Herzogthümer	244,391	250,000
Schweden.....	283,161	420,000
Norwegen.....	257,374	
Rußland.....	1,952,727	1,245,000
Niederlande.....	551,266	1,200,000
Belgien.....	197,922	50,000
Frankreich.....	682,749	30,000
Spanien.....	129,081	—
Gibraltar.....	—	20,000
Portugal.....	40,020	—
Italien.....	79,503	—
Oesterreich.....	22,481	—
Türkei.....	—	500
Summa Continent von Europa	6,337,095	5,955,500
London.....	561,226	—
Liverpool.....	93,818	—
Anderer Häfen.....	2,553,755	—
Schottland.....	105,769	—
Summa Großbritannien	3,314,568	400,000
Canarische Inseln.....	26,430	45,000
West-Afrika.....	142,351	140,000
Cap-Verdische Inseln.....	—	90,000
Summa Afrika	168,781	275,000
Vereinigte Staaten.....	4,410,670	4,100,000
Cuba.....	2,095,861	210,000
Portorico.....	341,007	10,000
St. Thomas.....	468,390	100,000
Jamaica.....	44,105	40,000
Haiti.....	246,914	90,000
Mittel- und Südamerika.....	1,382,167	805,000
Ostindien und China.....	45,533	140,000
Australien.....	—	10,000
Walfischfang bei Grönland.....	19,345	—
„ in der Südsee.....	143,782	—
Total	19,018,218	12,135,500

Von den einzelnen Geschäftszweigen des ganzen Bremer Handels des Jahres 1846 verdienen folgende besonders hervorgehoben zu werden:

d) Das Getreide-Geschäft

gestaltete sich folgendermaßen:

	Bohnen.	Erbsen.	Gerste u. Malz.	Häfer.	Rappsaat.	Hoggen.	Weizen.	Total.
	Last	Last	Last	Last	Last	Last	Last	Last
Vorräthe am 1. Januar.....	60	20	139	477	75	2,825	2112	5,708
Zuführen v. d. Oberweser.....	5	58	222	880	—	520	981	2,666
" " " Unterweser u. See	276	314	1190	2686	366	15,412	907	21,151
Summa...	341	392	1551	4043	441	18,757	4000	29,525
Ausführen nach d. Oberweser und zu Lande.....	55	45	116	510	230	8,200	318	9,474
" " nach d. Unterweser und See.....	60	150	240	893	—	3,075	1230	5,648
Consumtion in Stadt und Gebiet	206	106	1150	2250	66	2,580	1465	7,823
Summa...	321	301	1506	3653	296	13,855	3013	22,945
Vorrath am 31. December.....	20	91	45	390	145	4,902	987	6,580

e) Das Geschäft in deutschen Feinen

repräsentirte im Jahre 1846 folgende Werthe:

	Bei der Ausfuhr in 1846:	Im Bestande am Ende des Jahres 1846:
Von schlesischen Feinen.....	145,780 Thlr.	78,253 Thlr.
" sächsischen ".....	94,995 "	37,809 "
" preussisch-westphäl. Feinen...	113,688 "	53,806 "
" hannoverschen Feinen.....	337,767 "	127,106 "
" hessischen ".....	75,030 "	30,303 "
" huppischen ".....	31,041 "	29,574 "
Summa.....	798,301 Thlr.	357,151 Thlr.

Ein Rückblick auf dieses Geschäft in vorhergehenden Jahren zeigt leider eine bedeutende jährliche Verminderung in der Ausfuhr, welche nur durch bessere und billigere Fabrikation der Waare im Inlande wieder gehoben werden kann.

Der Fabrikant im Binnenlande muß sich mehr befeßigen, solche Waare für den überseeischen Export anzufertigen, welche auf jenen überseeischen Plätzen willige Käufer und raschen Absatz findet. Um diese zu erlangen, muß das Gewebe in den Fäden sowohl, wie in deren Lage größtmögliche Gleichmäßigkeit haben, gut appretirt sein, und müssen die einzelnen Stücke sowohl genau die Breite, als die Länge haben, die der Käufer erwartet.

Wir müssen hierbei in jeder Hinsicht die Anwendung des Maschinengarnes anempfehlen, denn nur dadurch können gleichmäßige innere Güte, äußeres Ansehen und Stellung niederer Preise möglichst vereinigt werden. Daß unter solchen Umständen die Maschinengarne durch Eingangszölle nicht vertheuert werden dürfen, glauben wir nicht mehr beweisen zu brauchen.

Während Bremen im Jahre 1840 für 3,149,090 Thlr.,

1841 „ 2,407,835 „

1842 „ 1,431,217 „

1843 „ 1,157,355 „

1844 „ 993,249 „

1845 „ 907,388 „

exportirte, versickte es im Jahre 1846 nur noch für 798,301 Thlr. Leinen.

f) Das Tabacksgeschäft.

Nordamerikanische Tabacke und Stengel.

Benennung der Sorten.	Vorrath am 1. Januar.	Einfuhr.	Verkauf.	Vorrath am 31. Decbr.
Maryland Fässer	5922	26,795	23,788	8919
Virginy "	2155	2,386	2,456	2085
Kentucky "	3340	5,028	6,099	2269
Stengel "	1330	6,092	4,716	2706

Westindische und südamerikanische Tabacke.

Benennung der Sorten.	Einfuhr.	Verkauf.	Lager ult. December.
Havana Seronen	14,380	13,842	775
Cuba "	14,420	11,480	3169
Domingo "	7,360	6,970	3450
Seebleaf Kisten	2,710	2,548	622
Portorico-Blätter Pafen	13,900	13,180	5479
Barinas Körbe	4,050	3,238	1477
Columbia Pafen	210	412	—
Brasil-Blätter "	5,890	4,410	2215
Florida Kisten	1,435	1,417	71

Was das Tabacksgeschäft dieses Jahres im Allgemeinen betrifft, so stellten sich die Einfuhren von einigen nordamerikanischen Tabacken freilich etwas geringer heraus als in manchen der vorangehenden Jahre. Der Ausfall in diesen Sorten wurde aber gänzlich gedeckt durch die bedeutend vermehrte Einfuhr von südamerikanischen und westindischen, namentlich Cigarren-Tabacken, wodurch denn auch die Cigarren-Fabrikation des Plazes einen bedeutenden Aufschwung erhielt.

g) Das Baumwollengeschäft.

Bibliothek



	Nord- amerikanische.	Westindische.	Süd- amerikanische.	Indische.
Lager am 1. Januar, Packen	2,038	126	—	—
Einfuhr..... "	10,949	790	173	20
Total.....	12,987	916	173	20
Verkauf..... Packen	12,799	916	173	20
Vorrath ult. December.. "	188	—	—	—

Der Import von Baumwolle war im Jahre 1846 bedeutend geringer als der der beiden letzt vorhergehenden Jahre, weil der durch die schlechte Ernte von 1845/46 in Amerika selbst hervorgerufene hohe Stand der Preise, dem erst später eine Preiserhöhung auf den deutschen Märkten folgte, die Bremer Importeure verhinderte, rechtzeitig zu beziehen.

Bremens sehr gewinnreiches Geschäft der Auswanderer-Verschiffung wird später, in dem Capitel über deutsche Auswanderung überhaupt, erwähnt.

Was nun

h) Die Schifffahrt des Bremer Platzes

betrifft, so sind laut Schiffszettel in die Weser im Jahre 1846 eingelaufen: 2747 Schiffe.

Davon haben Ladungsaufgaben gemacht aus See 1733 Schiffe
 Aus dem Oldenburgischen von der Ochum bis Fedderwarden.. 869 "
 Aus dem Hannoverschen von der Lesum bis Bremen..... 297 "

Zusammen 2899 Schiffe

darunter:

von Oldenburg.....	947	von Frankreich.....	23
" Hannover.....	532	" Spanien, Portugal und den	
" Hamburg.....	247	Canarischen Inseln.....	17
" Holstein und Dänemark....	139	aus dem übrigen Mittelmeere...	8
" Lübeck.....	11	von Grönland.....	4
" Mecklenburg.....	4	" Nordamerika.....	120
" Preußen.....	53	" Westindien.....	87
" Norwegen.....	54	" Südamerika.....	27
" Schweden.....	25	aus der Südsee.....	2
" Rußland.....	192	von Afrika.....	5
" Holland.....	91	" Ostindien und China.....	5
" Belgien.....	18	Total.....	2899
" Großbritannien.....	288	Vom Oberlande.....	1698

Obenerwähnte aus See gekommene 1733 Schiffe vertheilen sich der Flagge nach wie folgt:

Amerikaner	28	Neapolitaner	2
Bremer	336	Norweger	22
Dänen	137	Olbenburger	311
Engländer	56	Oesterreicher	2
Hamburger	48	Preußen	10
Hannoveraner	670	Russen	10
Holländer	55	Schweden	27
Lübecker	7	Spanier	6
Mecklenburger	6	Zusammen	1733 Schiffe.

Von diesen Schiffen kamen in Bremerhaven, dem bedeutendsten Außenhafen Bremens, folgende Schiffe an:

Bremer	268	Schweden	23
Hamburger	23	Norweger	5
Lübecker	3	Russen	2
Hannoveraner	208	Engländer	24
Olbenburger	38	Holländer	35
Preußen	6	Italiener	2
Mecklenburger	2	Spanier	8
Oesterreicher	2	Amerikaner	61
Dänen	37	Summa	747

Ein Blick auf das ganze Handelstreiben des Bremer Platzes lehrt uns, daß der freie Verkehr, welcher hier seinen Sitz bislang aufgeschlagen hatte, auch ferner nicht angetastet werden darf; mögen auch noch so viele Veränderungen mit dem Handelssysteme Deutschlands vorgenommen werden, Bremen muß in seiner ganzen Ausdehnung ein freier Platz bleiben, wodurch es aber keinesweges gehindert wird, eine deutsche Stadt zu werden oder vielmehr zu bleiben und den Schutz der deutschen Handels- und Schiffsgesetze zu genießen. Bremens Schiffe werden, wenn sie unter einem allgemeinen deutschen Schiffahrtsgesetze fahren, noch besser und gesicherter als jetzt, ihrem guten Verdienste nachgehen können, denn der Nachdruck, den das große deutsche Volk in seiner Einheit seinen Entschlüssen geben kann, wird ihnen auch die Häfen öffnen, welche ihnen bis jetzt ganz oder theilweise noch verschlossen waren. Riethen wir auch in unserer früheren Schrift den Bremern, ihr Stadtgebiet dem Steuervereine anzuschließen und nur Bremerhaven in seiner jetzigen Verkehrsfreiheit bestehen zu lassen, und würde bei der Lage Bremens und der Art seines ganzen Import- und Exportgeschäftes eine solche Einrichtung paßlicher hier als an manchen anderen Orten, wie z. B. in Hamburg, in's Werk gesetzt werden können, so haben sich doch in Bremen selbst zu viele beachtungswerthe Stimmen gegen einen solchen Plan erhoben, als daß wir ihn noch ferner vertheidigen möchten.

i) Uebersicht der verschiedenen im Jahre 1847 in Bremens Häfen
eingelaufenen Seeschiffe.

Wir fügen dieser Abhandlung des Handels vom Jahre 1846 noch ein Verzeichniß der im Jahre 1847 von außereuropäischen, vom Grönlands- und Südsee-Walfischfange, von der Levante und dem schwarzen Meere auf der Weser für Bremen angekommenen und dahin abgegangenen Schiffe bei, um zu zeigen, wie die Flaggen der einzelnen Staaten sich bei dem Handel Bremens zu betheiligen pflegen.

A. Angekommene Schiffe.

Von	Bremer	Hamb.	Hamb.	Hamb.	Preuß.	Dänische	Schwed.	Norweg.	Russische	Englische	Frankz.	Spanische	Amerikan.	Venez.	Zusammen Schiffe	Lasten
Grönland.....	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	465
Canada.....	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	150
den Vereinigten Staaten.	93	—	6	1	1	—	1	—	—	—	—	—	12	—	114	30520
Cuba.....	45	1	3	—	—	1	—	—	—	—	1	5	2	—	58	7760
St. Thomas.....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	150
Portorico.....	5	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	1	—	—	9	1255
Haiti.....	13	1	—	—	—	2	—	—	—	3	—	—	—	—	19	2165
Jamaica.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	200
Mexico.....	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	815
Venezuela.....	8	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	11	1270
Brasilien.....	6	1	—	—	—	2	1	—	1	2	—	—	—	—	13	1450
dem Plata.....	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	235
Chili.....	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	230
der Westküste von Afrika..	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	410
Ostindien, Philippinen und	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
China.....	7	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—	10	2165
der Südsee.....	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1295
der Levante u. dem schwar-	47	—	2	—	—	1	2	—	3	1	1	—	—	—	57	11260
zen Meere.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	246	6	12	1	3	10	3	3	2	9	3	6	14	2	320	61795

Betrachten wir die Bewegungen der Schiffe in dieser und der folgenden Tabelle, so bemerken wir eine überwiegend große Betheiligung der einheimischen Flagge bei dem transatlantischen und mittelländ. Verkehre Bremens. Man kann dreist behaupten, daß dieser Handel von ihr getragen wird, denn unter den angekommenen Schiffen erblicken wir 246 Bremer gegen 74 fremde, unter den abgegangenen 293 (Bremer) gegen 95 (fremde). Es ist dieses eine nicht zu übersehende Eigenthümlichkeit des Bremer Plazes, welche wir in diesem Maasse nicht überall wiederfinden, so u. A. pflegen in dem Hamburger transatlant. u. mittelländ. Verkehre, der allerdings viel bedeutender und mannigfaltiger ist, höchstens $\frac{1}{3}$ der in demselben beschäftigten Schiffe Hamburger zu sein.

B. Abgegangene Schiffe.

Nach	Bremer	Hamb.	Lübeck	Oldenb.	Hannov.	Bremh.	Dänische	Schwed.	Englische	Frankf.	Spanische	Amerikan.	Zusammen Schiffe	Tonnen
Grönland.....	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	465
Canada.....	10	—	—	2	1	—	2	—	11	—	—	1	27	6550
den Vereinigten Staaten.....	156	2	1	5	3	1	2	2	2	—	—	33	207	53975
Cuba.....	30	—	—	4	—	—	—	—	—	1	3	—	38	5905
St. Thomas.....	13	1	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	18	2315
Portorico.....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	125
Haiti.....	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	740
Jamaica.....	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	240
Mexico.....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	85
Venezuela.....	8	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	10	1090
Brasilien.....	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	1245
dem Plata.....	3	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	5	535
Chili.....	2	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	4	555
den Canarischen Inseln.....	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	240
der Westküste von Afrika.....	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	380
der Capcolonie.....	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	575
der Ostküste von Afrika.....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	75
Ostindien.....	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	975
Südaustralien.....	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1450
der Südsee.....	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	95
der Levante u. d. schwarzen Meere	30	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	34	6245
	293	8	1	14	6	1	11	2	14	1	3	34	388	83860

k) Die Bremen-Newyorker Dampfschiffahrt.

Ein wichtiges Unternehmen muß dann schließlich noch erwähnt werden, das der Bremen-Newyorker Dampfschiffahrt. Schon seit längerer Zeit wurde das Bedürfnis erkannt, eine directe Dampfschiffahrt zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Nordamerika zu haben. Mancherlei Pläne wurden gemacht, bald sollten die Boote in Antwerpen, bald in Hamburg, bald in Bremen landen, bis sich endlich in Newyork eine Compagnie constituirte, welche die Concession erhielt, mit 4 Booten die Linie zwischen Newyork und Bremen befahren zu dürfen und der dabei eine Unterstützung von Seiten der amerikanischen Postverwaltung in Aussicht gestellt wurde. Diese Gesellschaft setzte sich mit Deutschland in Verbindung und bewirkte auch hier durch Bremens Vermittlung eine Theilnehmung der deutschen Bundesstaaten von 279,100 \$ zu diesem Actien-Unternehmen. Es zahlten nämlich:

die Zollvereinsstaaten..	144,100 \$	Hannover	25,000 \$
Bremen	100,000 "	Oldenburg.....	10,000 "

Der „Washington“ von 2200 Tons wurde als amerikanisches Postdampfschiff in der Mitte des Jahres (1847) als das erste Boot in diese Fahrt gesetzt, und der „Hermann“, ein gleiches Boot, folgte ihm im Laufe dieses Sommers 1848.

Was nun die Rentabilität dieses Unternehmens betrifft, so bemerken wir hierüber Folgendes:

Nach der Conto sinto soll die Einnahme betragen müssen:

für 50 Passagiere der ersten Kajüte à 110 \$ Netto.....	\$ 5,500
„ 50 „ „ zweiten „ à 28 „ „	1,400
„ Fracht auf Waaren	2,750
also eine Reise	\$ 9,650
jährlich 48 Reisen	\$ 463,200

Dabei wurden festgesetzt:

die Passage-Preise

erster Kajüte von Bremen nach Newyork.....	150 \$
„ „ „ „ „ Southampton.....	5 £
zweiter „ „ „ „ Newyork	60 „
„ „ „ „ „ Southampton.....	3 „

(einschließlich Beköstigung)

die Güterfracht

von Bremen nach Newyork auf 25 \$ und 5 pCt. Primage für die Tonne von 40 Cubikfuß für gewöhnliche Kaufmannsgüter und auf 35 \$ und 5 pCt. Primage für Seidenwaaren und ähnliche kostbare Güter u. s. w.

Bislang ist aber die wirkliche Einnahme dem Conto sinto noch nicht gleich gekommen, und der „Washington“, der auf 250,000 \$ Baukosten angeschlagen wurde, hat auch durch verschiedene Reparaturen und Veränderungen gewiß 300,000 \$ gekostet, ehe er ein vollkommen brauchbares Packetschiff geworden ist.

Hoffen wir indeß, daß sich dieses bessern möge, und daß Deutschland lieber zwei seiner künftigen Staatsdampfer mit in diese Linie eintreten lasse, als daß es leide, daß diese directe Verbindung Deutschlands mit unserm natürlichen nordamerikanischen Verbündeten wieder aufgegeben werde.

8) Oldenburgs Seeverkehr.

Die wichtigsten Plätze des oldenburgischen Landes, welche ihre Thätigkeit dem Seehandel, der Seefischerei und der Seeschifffahrt zuwenden, sind:

Varel an der Jahde, welcher Ort vorzüglich inländische Bodenproducte und Fabrikate, wie grobe Eisengußwaaren, Garn u. s. w. expedirt, und

Bracke, ein Freihafen an der Unterweser, welcher die große Seefischerei betreibt, einigen Eigenhandel hat und seiner Lage wegen als Außenhafen vom Bremer Seehändler und Schiffer benutzt wird.

Der Schiffsverkehr Bracke's war in den letzten 4 Jahren folgender:

Flaggen.	Angeworben.			
	1844.	1845.	1846.	1847.
Amerikanische.....	1	4	1	1 Schiffe
Bremer	82	115	120	87 "
Dänische.....	22	11	22	38 "
Englische.....	17	21	36	76 "
Französische.....	4	2	—	6 "
Hamburger.....	4	2	7	5 "
Hannoversche.....	74	74	113	142 "
Holländer	11	6	15	19 "
Kniephäuser	—	—	—	1 "
Lübecker.....	—	1	4	4 "
Mecklenburger.....	2	—	4	6 "
Norweger.....	15	20	24	17 "
Oldenburger.....	76	81	104	108 "
Preussische	16	9	3	16 "
Russische	5	5	9	14 "
Schwedische.....	11	4	5	12 "
Summa.....	340	355	467	552 Schiffe.

(Küstenfahrer ungerechnet.)

Es lagen im Hafen:

Im Winter 1846/47.		Im Winter 1847/48.	
Oldenburger Schiffe.....	15	Oldenburger Schiffe.....	16
(darunter 5 Grönlandsfahrer)		(darunter 4 Grönlandsfahrer)	
Bremer.....	2	Hannoversche.....	8
Hannoversche.....	6	Holländische.....	2
Preussische.....	2		

Die oldenburger Flagge theilhaftig sich bedeutend beim Bremer Handel, namentlich in der Fahrt von den Vereinigten Staaten, Westindien und vorzüglich von England. Auch treffen wir sie vielfach an den Küsten der Ostsee und einzeln auch im schwarzen Meere.

Aber auch an der großen Seefischerei, am Wallfischfange und Robben-
schlage, nimmt sie thätigen Antheil, denn während im Jahre 1847 Ham-
burg 3, Bremen 4 und Hannover 4 Schiffe nach den grönländischen
Gewässern zum Fischen ausgesandt, schickte Oldenburg 9 Schiffe dahin ab.

Im Uebrigen sind die merkantilschen Interessen Oldenburgs denen
Hannovers identisch. Hier wie dort werden ein allgemeines deutsches,
aber liberales Zollsystem und die Aufhebung der Binnenzollgrenzen den
Transitverkehr des Landes beleben und die Seeplätze kräftigen. Unend-
lich werden auch das oldenburgische Küstenland und die Handelsmarine
durch eine kräftige, äußere deutsche Handelspolitik an Ansehn und Macht
gewinnen.

9) Hannovers Seeverkehr.

Unter den Seeplätzen dieses Landes sind bis jetzt nur noch die
Plätze der Provinz Ostfriesland nennenswerth, denn nur sie haben einen
Kaufmannsstand, welcher Schiffe befrachten kann, während dieser den
hannoverschen Orten der unteren Elbe und Weser, wie diese auch ver-
schiedentlich gute Liege- und Anlaufplätze für Seeschiffe enthalten, noch
gänzlich mangelt. Hamburg und Bremen haben hier die Functionen im
Seeverkehr ganz übernommen und nur durch eine engere, durch keinen
Zoll gehinderte Verbindung dieser Küstenstrecken mit dem Capital besitz-
enden deutschen Inlande wird hier sich ein regeres Handelsleben entfalten
können. —

a) Ostfrieslands Seeverkehr.

Im Jahre 1846 betrug die Gesamteinfuhr der Provinz Ostfriesland:

An Seide, Wolle, Baumwolle und daraus gefertigten Waaren...	3,380 Ctnr.
" Caffee, Thee, Zucker, Syrup, Del, Thran, Pottasche, Süß-, und eingemachten Früchten, Reis, Taback, Gewürzen zc.	74,000 "
" Wein, Spirituosen, Essig, Bier zc.	9,700 "
" Eisen, Stahl, Kupfer, Messing, Blei, Zinn, Zink und davon gearbeiteten Waaren	29,200 "
" Droguerien, Töpfer-, Porcellan-, Glaswaaren und Glas zc..	7,250 "
" anderen Gegenständen	13,470 "
Summa ...	137,000 Ctr.

An Getreide, Delsamen, Hülsenfrüchten zc. 2060 Tonn., 79,160 Spt., 2565 Ctr.	
" Holz und Holzwaaren zc. 751,800 B., 160 Sch.B., 1163 "	
" Steinen zc. 527,000 " 66 "	
" Steinkohlen, Coaks zc. 4,418,530 "	

Dagegen stellte sich die Ausfuhr in den Hauptartikeln folgendermaßen:

	Maß- stab.	n a c h					Summa.
		England.	Holland und Belgien.	Hamburg.	Bremen.	sonstigen Orten.	
Bohnen	Last	490	457	80	57	186	1,270
Buchweizen ..	"	—	632	—	—	68	700
Butter	℔	1,884,000	4700	487,000	223,000	314,300	2,913,000
Dachziegel...	Sch. L.	230	—	—	—	970	1,200
"	Stück	350,000	—	950,000	—	450,000	1,750,000
Gerste	Last	—	750	—	100	20	870
Hafer	"	2,970	490	—	280	360	4,100
Heringe	Tonn.	—	—	180	250	—	430
Käse	℔	7,000	—	83,000	160,000	6,000	256,000
Leinfuchsen...	Stück	153,000	—	—	—	12,000	165,000
Roggen	Last	—	329	66	16	24	435
Rapp- und Leinsamen.	"	275	2238	70	117	200	2,900
Vieh	Stück	1,122	115	—	—	—	1,237
Weizen	Last	87	138	—	22	—	247

b) Leers Verkehr.

Leer, an dem Punkte der Ems, wo See- und Flußschiffahrt sich scheiden und die Schiffe sich die Ladungen gegenseitig mittheilen können, ist einer derjenigen deutschen Seeplätze, die ohne Zollbegünstigungen, ohne irgend eine Bevorzugung von Seiten der Landesregierung nur durch innere Kraft sich in der letzten Zeit auf die erfreulichste Weise gehoben haben, ein Zeichen, daß dort der Handel auf gesundem und festen Boden gegründet ist, daß es eine Bevölkerung besitz, die es befähigt, bei günstigeren Verhältnissen bedeutend Größeres zu leisten. Hier ist der künftige deutsche Stapelplatz für die Industrie und Bodenproducte des Osnabrückischen, Westphälischen und des Münsterlandes; von hieraus werden, durch den Transport auf der Eisenbahn billig gemacht, diese Länder mit den überseeischen Consumtions-Artikeln einer starken, fabriktätigen Nation versorgt werden.

Die Zollbarrieren, welche die Länder des Zollvereins von denen des Steuervereins trennen, werden fallen, und Eifersüchteleien werden hoffentlich in Zukunft die Anlage einer Eisenbahn, welche Osnabrück, Münsterland und Westphalen mit Leer und Emden verbindet, verhindern.

Von welcher umfassender Thätigkeit das Handelsgeschäft Leers schon jetzt ist, zeigt nachfolgende Zusammenstellung.

Es kamen im Jahre 1846 folgende Schiffe beladen an:

von Hull	53 Schiffe	von Grangemouth	2 Schiffe
" Bremen	84 "	" Newport	1 "
" Norwegen	50 "	" Cardiff	1 "
" Hamburg	21 "	" Bordeaux	3 "
" Amsterdam	21 "	" Cette	1 "
" Groningen	22 "	" Memel	1 "
" Antwerpen	11 "	" Danzig	1 "
" London	11 "	" Randers	1 "
" Newcastle	8 "	" Riga	3 "
" Zutphaas	5 "	" Christianstadt	1 "
" Stettin	4 "	" Bergen	1 "
" St. Petersburg	4 "	" Corsoer	1 "
" Stockholm	3 "	" Janoe	1 "
" Sunderland	3 "	Summa	318 Schiffe

Dagegen gingen ab:

nach Groningen	42 Schiffe	nach Hull	9 Schiffe
" Hamburg	29 "	" Antwerpen	3 "
" Bremen	22 "	" Leiths Roads	1 "
" London	20 "	" Lübeck	1 "
" " Dampfer	11 "	" Galatz	1 "
" Amsterdam	16 "	" Lynn	1 "
" Harlingen	8 "	Summa	164 "

Was das Getreide-Geschäft anbetrifft, so wurden in diesem Jahre eingeführt:

Roggen, 1005 Last	Erbsen, 76 Last
Weizen, 110 "	Hafer, 26 "
Gerste, 64 "	Buchweizen, 22 "

Dagegen wurden fernwärts ausgeführt:

Bohnen	50 Last	Hafer	205 Last
Buchweizen	371 "	Roggen	254 "
Gerste	8 "	Weizen	56 "

Außerdem wurden ausgeführt:

Butter	2,135,700 ℔	Käse	131,000 ℔
--------------	-------------	------------	-----------

Aus dem Verkehr mit Belgien erwähnen wir nur den Import von Antwerpen. Es kam in 11 Schiffen von dort:

Candis	11,281 Kisten	=	304,206 ℔
Meliszucker ... 4 Fässer,	501 Broben,	=	5,525 "
Glas	1,568 Kisten	=	141,948 "
Nägel	66 Fässer	=	17,477 "
Zink	38 "	=	14,648 "
Leinöl	30 "	=	15,269 "
Reis	55 "	u. 17 Ball.	= 18,514 "
Kurze Waaren	16 Colli	=	671 "
Diverse Waaren	251 "	=	19,563 "
Holzschuhe	97 Sortirungen.		

Nach Antwerpen wurden ausgeführt:

52 Last Hafer.

Verkehr mit Holland.

Ausgeführt wurden nach:

Harlingen:

Dachsen und Kühe	260 Stück
Schafe	50 "
Schweine	4 "

Amsterdam und Groningen:

Buchweizen	450 Last	Erbsen	19 Last
Noggen	264 "	Kartoffeln	25 "
Weizen	44 "	Honig	142 Drh.
Rappsaat	32 "	Hopfen	25 Ballen

Verkehr mit England.

Ausfuhr nach London:

Butter	27,598 $\frac{1}{8}$ Ton.	Speck	564 \mathcal{R}
Dachsen und Kühe	1,046 Stück	Würste	504 "
Schafe	128 "	Käse	380 Stück
Kälber	18 "	Hornabfall	3,300 \mathcal{R}
Schweine	2 "	Schweinsborsten	3,560 "
Hühner	780 "	Hafer	271 Last
Schinken	11,997 "	Bohnen	46 "
Essig	8 Gbde.		

Einfuhr von Hull in 53 Schiffen:

Twist	2952 Fässer, 1,760 Ballen	Alaun	6,105 \mathcal{R}
	296,496 Cubf.	Kupfer	4,809 "
Manufacturen	82,272 \mathcal{R}	Talg	734 "
Wollen- u. Leinengarn	42,314 "	Lein	112 "
Baumwolle	780 "	Blech	99 Risten
Eisen	793,997 "	Theer	92 Tonn.
Leinöl	62,844 "	Steinkohlen	41 Tonn.
Steinzeug	16,957 "	Maschinen	17,421 Cubf.
Bleiweiß	4,373 "		

Verkehr mit den Hansestädten.

Ausfuhr nach Hamburg und Bremen:

Butter	4677 $\frac{1}{8}$ Ton.	Leinsaat	14 Last
Käse	7351 Stück	Hafer	44 "
Lumpen	2585 Ballen	Gerste	8 "

c) Emdens Verkehr.

Emden, eine alte Handelsstadt, hat einen tüchtigen Kaufmannsstand. Sein Handelsgeschäft gestaltete sich im Jahre 1846 folgendermaßen:

1) Das Geschäft mit Landwirthschafts-Producten.

	Einfuhr landwärts.		Einfuhr seewärts.		Ausfuhr seewärts.	
	338 Last	22 Sack	61 Last	7 Sack	79 Last	— Sack
Weizen.....	327 "	25½ "	623 "	24 "	211 "	— "
Roggen.....	351 "	23½ "	85 "	25 "	81 "	— "
Gerste.....	4101 "	— "	465 "	8 "	3332 "	— "
Hafer.....	1885 "	— "	34 "	12 "	1359 "	— "
Rapssamen.....	558 "	11½ "	52 "	12 "	687 "	— "
Senf- und Kleeamen }	16 "	28¼ "	36 "	29 "	24 "	— "
Bohnen.....	308 "	13¼ "	93 "	17 "	211 "	— "
Erbsen.....	265 "	8 "	143 "	26 "	1 "	— "
Buchweizen.....	1344½ Tonnen				788½ Tonnen	
Kartoffeln.....	26,682 Stück				4875 Stück	
Butter.....						
Käse.....						
Gesamtwertb:	896,128 Rthlr.		162,993 Rthlr.		668,252 Rthlr.	

2) Das Geschäft mit anderen Artikeln.

	Eingeführt:		Ausgeführt:	
	2,172 Ctr.	60 W	275 Ctr.	60 W
Thee.....	1,586 "	80 "	322 "	60 "
Caffee.....	3,610 "	20 "	220 "	40 "
Zucker.....	3,505 "	40 "	220 "	70 "
Sirup.....	1,547 "	60 "	27 "	— "
Reis.....	4,584 "	60 "	816 "	40 "
Taback.....	9,548 "	90 "	7,068 "	50 "
Wein.....	2,780 "	10 "	1,060 "	30 "
Spirituosen.....	2,810 "	30 "	580 "	60 "
Farbewaaren.....	600 "	10 "	— "	— "
Twist.....	1,860 "	90 "	97 "	90 "
Thran.....	305 "	10 "	793 "	70 "
Del.....	2,734 "	10 "	797 "	80 "
Glas und Steingut.....	9,160 "	40 "	2,758 "	40 "
Eisen- und Eisenwaaren.....	1,354 "	— "	177 "	20 "
Leinen- und Manufacturwaaren....	12,167 "	10 "	4,532 "	— "
Diverse Stückgüter.....	34,344 "	— "	3,429 "	— "
Steinkohlen.....				
Summa.....	94,672 Ctr.	20 W	23,178 Ctr.	10 W

Außerdem:

Theer und Pech.....	506 Tonnen	247 Tonnen
Bau- und Schiffsholz.....	3,221 Schiffslast.	

Was die Schifffahrt betrifft, so liefen in diesem Jahre ein:

beladen.....	719 Schiffe v. z.	11,087 Last,
unbeladen	190 " " "	3,659 "
Summa.....	909 Schiffe v. z.	14,746 Last,
darunter 80 Schiffe mit Sand, Stein und Torf.		

Dagegen liefen aus:

beladen.....	470 Schiffe v. z.	8,658 Last,
unbeladen	535 " " "	6,788 "
Summa.....	1,005 Schiffe v. z.	15,446 Last,
darunter 78 Schiffe mit Sand, Stein und Torf.		

d) Nordens Verkehr 1846.

Norden, die dritte Handelsstadt Ostfrieslands, der hohen See näher gelegen, als die beiden vorhergenannten Plätze, treibt ein mäßig großes Geschäft mit Ostfriesischen Landwirthschafts-Producten und importirt zum Landesconsum nicht unbedeutend. Die Stadt hat indeß ein mangelhaftes Fahrwasser und die Sandbänke machen es den Schiffen oft sehr schwer, an die Stadt zu kommen.

Im Jahre 1846 wurden hier importirt:

Baumwollen-Waaren ...	130 Ctr.	Instrumente.....	10 Ctr.
Blei- u. Blei-Waaren...	122 "	Kohlen.....	9500 "
Branntwein.....	36 "	Papier u. Papierwaaren.	117 "
Caffee u. Caffeesurrogate	1034 "	Pott- u. Waidasche u. Soda	1129 "
Droguerie-, Apotheker u.		Reis und Reismehl.....	915 "
Farbe-Waaren	202 "	Taback	4117 "
Eisen, u. Stahl- u. Eisen-		Thee	625 "
Waaren	1940 "	Thran.....	2152 "
Essig.....	56 "	Töpfer-Waaren.....	116 "
Früchte, getr. zc.	705 "	Wein	1062 "
Getreide u. Hülsenfrüchte	4498 Hmpt.	Wolle- u. Wollen-Waaren	122 "
Glas- u. Glaswaaren...	290 Ctr.	Zink u. Zinkwaaren ...	31 "
Harze, Theer zc.	184 "	Zucker u. Sirup.....	6416 "

An landwirthschaftlichen Producten wurden in diesem Jahre ausgeführt:

Bohnen	174 Last	Rapp- und Leinsamen...	850 Last
Buchweizen	10 "	Butter	179,000 R
Hafer	540 "	Räse	2,000 "
Weizen	70 "	u. s. w.	

Uebrigens müssen wir bemerken, daß in den vorstehenden Nachweisungen über den See-Export, die unter Porto franco aus den Häfen von Leer und Emden verschifften Gegenstände nicht mit begriffen sind.

Was die Handelslage sämmtlicher ostfriesischer Seepläze betrifft, so leiden sie alle vorzüglich an der isolirenden Lage, an der schlechten Communication mit dem hinterliegenden Binnenlande. Ein elender Fluß, der in der vortheilhaftesten Jahreszeit kaum einige Centner Waaren schleppen kann, ist das einzige Band, welches diese für Seehandel und Seeschiffahrt so äußerst tüchtigen Küstenbewohner mit dem gewerbsleißigen Hinterlande verbindet. Ein langgedehntes Feld von Wüstenland trennt Westphalen und Osnabrück von Ostfriesland; Hannover konnte bislang nichts zur Abhülfe dieses Uebelstandes thun. Möge ihm im besseren Vereine mit dem übrigen Deutschland die Kraft kommen, um mit sicherer Hand die merkantilschen Interessen seiner Küstenländer zu leiten, um auch Ostfrieslands Pläze durch eine Eisenbahn mit Westphalen verbunden und zu Freihäfen gemacht, Functionen im deutschen Seeverkehre anzuweisen, welche Hollands Seepläze, trotz ihrer natürlich günstigen Lage aus Haß gegen Deutschland nicht übernehmen wollen.

e) Harburgs Verkehr.

Schließlich erwähnen wir noch den Hafenort Harburg an der Elbe, Hamburg und Altona gegenüber, weil durch sein Expeditionsgeſchäft viele Güter des Inlandes an den Hamburger Seeplatz gebracht werden und so auch viele Waaren des Hamburg-Altonaer Seeimports über Harburg in's Innere gehen. Von einigen näher gelegenen Orten, namentlich den Endpunkten der Hamburger Dampfschiffslinien in England, Holland und Frankreich, kommen auch Expeditions-güter direct, nur pr. Umladung im Hamburger Hafen, an Harburger Spediture. Will Harburg übrigens seine Functionen als Seestadt ausdehnen, muß es sich stets dem Hamburger Pläze durch Freihafeneinrichtung und gute Wegeverbindung anzuschließen suchen. Nur dadurch werden ihm diejenigen Kräfte zugeführt werden, deren ein Seeplatz bedarf.

Der Expeditionsverkehr des Ortes war im Jahre 1846 folgender:

Strassen von und nach.	Angekommen.	Abgegangen.
Wittenhausen zc.	30,345 Ctr.	51,672 Ctr.
Cassel, Frankfurt zc.	30,494 "	18,439 "
Düßelstadt zc.	12,465 "	52,668 "
Leipzig.	22,805 "	59,846 "
Bremen.	15,096 "	36,430 "
Preuß. Minden.	8,810 "	2,957 "
Münster, Rhein zc.	30,296 "	2,446 "
Braunschweig.	32,013 "	67,075 "
sonst. Straßen.	20,791 "	3,906 "
Summa	203,115 Ctr.	295,439 Ctr.

Zum Eingang in den hannover-oldenburgischen Steuerverein wurden declarirt: 152,632 Ctr. Als ausgehend aus dem Steuervereine wurden angemeldet: 65,181 Ctr. Flußschiffe vermitteln den Güterverkehr zwischen Harburg und Hamburg-Altona, so wie eine Dampffähre den Personen- und Viehtransport zwischen beiden Ufern vermittelt.

Die Schifffahrt des Jahres 1846 stellte sich wie folgt:

	Angekommen.	Abgegangen.
Befrachtete Flußfahrzeuge	2506 Schiffe	2011 Schiffe
Posteier	245 "	245 "
Dampfschiffe	3236 "	3236 "
sonstige Flußfahrzeuge	528 "	528 "
Summa	6515 Schiffe	6020 Schiffe.

Der Verkehr mit Seeschiffen, welcher früher etwa auf 20 Schiffe sich belief, ist im Jahre 1847 bis auf 63 herangewachsen, wozu vorzüglich die Eisenbahn, welche jetzt in Harburg mündet und deren Schienen sowohl von England bezogen als auch deren Lokomotiven mit englischen Steinkohlen geheizt werden, beigetragen hat.

II. Der Seehandel außerdeutscher Staaten.

I) Rußlands Seeverkehr.

Das russische Czaren-Reich, mehr als 375,000 □ M. groß, besitzt in seiner Ausdehnung, seinen an Bodenbeschaffenheit und geographischer Lage so verschiedenartigen Landestheilen mit den eigenthümlichsten Bevölkerungsvhältnissen viele Eigenschaften, um ein in sich abgeschlossenes, merkantilisches Ganzes zu bilden und die Regierung sucht dieses auch mit einer eisernen Consequenz zu erstreben. Eine Mauer von Grenzwachen schließt das Reich gegen andere Staaten, namentlich die europäischen, durch Polizeivorschriften und einen hohen Zolltarif, ab, während Canalisation, Eisenbahnbau und Schlittenbahn im Innern einen wohlfeilen und raschen Verkehr zu bewerkstelligen suchen.

Das Mineralreich liefert hier freilich treffliche Schätze dem Staatshaushalte, so z. B. trugen die Goldwäschereien des Ural's in Sibirien im Jahre 1846 504,960 A Gold ein, auch werden jährlich in Rußland ca. 2,000,000 A Eisen gewonnen, aber die Hauptgegenstände des großen Verkehrs bilden die land- und forstwirthschaftlichen Producte.

Eine Gewerbsindustrie sucht man freilich durch das bekannte rigide Absperrungssystem, durch hohe Schutzzölle und gänzliche Prohibitionen bei sich einzuführen, aber sie kränkt hier wie überall, wo die Monopole solcher Treibhauspflanzen so drückend auf dem Consumenten lasten, daß dieser außer Stand gesetzt wird, dem Monopolisten die Industrie-Producte abzunehmen, wodurch jener Staatsoperation schon allein der größte Theil des gehofften Erfolgs wieder benommen wird.

Die Tuchfabrikation hat sich in der letzten Zeit allerdings gehoben, wofür das Fallen der Preise seit 5 Jahren um 15 bis 25 pCt. spricht, ihre Leistungen sind indeß, weder was Qualität noch was Quantität des Fabrikates anlangt, dem Bedürfnisse des großen Landes angemessen.

Für den deutschen Handel ist aus dem russischen Gesamtverkehr der Verkehr mit Bodenproducten, die von dort exportirt werden, der wichtigste.

Allgemeiner Verkehr.

Aus den Verladungs-Plätzen des inneren Rußlands wurden im Jahre 1846 an die Grenzen transportirt:

	Fahrzeuge.	Flöße.	Betrug.
Auf d. Düna nach Riga	2255	978	9,073,298 R. S.
" " Oka nach Moskau und auf den übrigen Flüssen nach Moskau u. Petersburg	10,722	826	67,554,568 "
" " Niemen nach Kowna und Königsberg	815	1672	4,128,000 "
" " Dnieper nach Kieff, Cherson u. Dnessa	2066	1095	6,077,000 "
" " Don nach Rostoff und Taganrog....	398	142	2,016,000 "
" " Dwina nach Archangel	612	219	3,415,000 "
Summa.....	16,868	4932	92,263,866 R. S.
Werth der Waaren, die aus den verschiedenen Seehäfen in's Innere verschickt worden ca.....			64,000,000 R. S.
" des Küstenhandels des Weißen, Schwarzen, Asowschen und Baltischen Meeres			14,000,000 "
In Allem.....			170,263,866 R. S.

Die Ein- und Ausfuhr des Reichs stellte sich in demselben Jahre folgendermaßen:

Im Jahre 1846 wurde an verschiedenen Waaren ausgeführt:

Ueber die europäische und asiatische Grenze in's Ausland	für	98,880,961 R. S.
Nach dem Königreich Polen.....	"	2,339,930 "
Nach Finnland	"	1,493,887 "
		102,714,778 R. S.
Eingeführt wurde vom Ausland.....	"	84,958,998 R. S.
Aus dem Königreich Polen.....	"	1,316,268 "
Aus Finnland	"	720,523 "
		86,995,789 "

Gold und Silber, gemünzt und in Barren, wurde eingeführt: Transport 86,995,789 R. S.

Vom Ausland für 9,744,263 R. S.

Aus dem Königreich Polen..... " 1,473,106 " 11,217,369 "

Ausgeführt in's Ausland..... " 12,973,817 R. S.

in's Königreich Polen..... " 88,156 " 13,061,973 "

Die Total-Summe des Handels-Umsatzes ist demnach 213,989,909 R. S.

Im Jahre 1845 war die Summe der Handels-Bilanz berechnet auf..... 190,425,481 "

Within übersteigt der Ein- und Ausfuhrhandel des Jahres 1846 den des Jahres 1845 überhaupt um 23,564,428 R. S.

Die Ausfuhr der Hauptwaaren, im Vergleich mit den beiden zuletzt vorhergegangenen Jahren, war:

	1844	1845	1846
Hanf	2,970,636	2,841,718	2,695,652 Pud.
Flachs	3,731,501	2,691,320	2,504,550 "
Falg.....	3,340,932	3,229,097	3,522,614 "
Pottasche.....	300,256	247,346	181,608 "
Wolle.....	844,154	783,588	498,763 "
Borsten.....	70,450	84,638	80,851 "
Eisen.....	781,034	817,020	691,205 "
Kupfer.....	85,342	82,963	126,646 "
Lein- und Hanfsamen....	1,390,645	1,394,149	928,826 Tschw.
Bauholz.....für	3,203,273	3,069,165	3,745,356 R. S.
Rohe Häute....."	1,018,058	1,322,027	1,119,552 "
Luften....."	794,739	921,093	1,169,162 "
Getreide....."	16,340,023	16,572,731	28,929,916 "

In diesem Verkehr nahmen folgende Seeläge hauptsächlich Theil:

a) Archangel.

Die Stadt unter 64° 33' Nord. Br., ist bekanntlich einer der nördlichsten Handelsplätze der Erde, treibt einen beträchtlichen Exporthandel mit Bodenproducten, landwirthschaftlichen Fabrikaten, Erzeugnissen des Fischfangs u. s. w. Jährlich pflegen aus dem Innern ca. 1180 Barken mit Waaren und 590 Flöße zu einem etwaigen Werthe von 5,177,000 R. S. nach Archangel hinunter zu gehen.

Exportirt wurden im Jahre 1846 in 634 Seeschiffen und 132 anderen Fahrzeugen:

Leinsamen	135,767 Tschw.	Gerste.....	13,263 Tschw.
Roggen.....	330,312 "	Flachs	340,423 Pud.
Hafer	251,917 "	Flachsheede	350,445 "
Weizen	20,256 "	Hanf.....	731 "

Talg.....	20,949 Pub.	Roggenmehl	335,416 Pub.
Thran	55,075 "	Fleisch	1097 Tonn.
Talglichte.....	1700 "	Theer	85,571 "
Butter	1352 "	Pech	10,183 "
Altes Tauwerk u. Berg	4147 "	Kalbfelle	14,172 "
Federn	420 "	Ravenstuch	2254 Stücf.
Mähnen.....	262 "	Matten.....	1,103,081 "
Eisen	16,127 "	Dielen.....	32,575 "
Erbsen	10,870 "	Latten.....	5754 "
Graupen	26,468 "	Dielenenden.....	1811 "

Das Exportgeschäft Archangels war namentlich in Getreide im Jahre 1846 ein sehr blühendes, weil in den südlicheren Ländern Europa's die Folgen von Missernten eingetreten waren und Rußland Ueberfluß an Getreide hatte. Demselben Umstande werden wir auch bei den nachgenannten Plätzen begegnen.

Archangel treibt wohl einigen Verkehr mit den deutschen Seestädten, indeß ist er doch nur unbedeutend zu nennen. Schwer wird sich hierin etwas ändern lassen, denn mit allen ausländischen Handelsartikeln wird es so vollständig von England aus versehen und bildet England wieder einen so guten und beständigen Abnehmer der russischen Producte, daß Deutschland nicht zu erwartende Anstrengungen machen müßte, um einen solchen Concurrenten zu verdrängen. Uebrigens fehlen in Archangel deutsche Etablissements, mit denen alle russischen Seestädte stark besetzt sind, dem deutschen Handel keinesweges.

b) Abo.

Diese Hafenstadt an der Ostsee ist für uns vorzüglich darum von Interesse, weil sie der Haupthandelsplatz der durch eine eigene Zollverfassung vom übrigen Rußland getrennten Provinz Finnland ist und dieses Küstenland, wie wir schon früher erwähnten, in einem bedeutenden Verkehre mit Lübeck steht. Der Handel Abo's in 1846 lieferte folgende Resultate:

	Einfuhr.	Ausfuhr.
Rußland	195,123 R. S.	162,250 R. S.
Schweden und Norwegen.....	217,161 "	22,830 "
Sonstiges Ausland.....	619,657 "	87,664 "
Zusammen	1,031,941 R. S.	272,744 R. S.

c) St. Petersburg.

Einfuhr 1846.

Baumöl	320,654 Pub.	Drogen u. c.	
Baumwolle.....	584,580 "	Alaun	33,167 Pub.
Twist.....	377,887 "	Bismstein	11,018 "
Cassée	163,286 "	Braunstein	48,463 "

Drogen, Camphor....	3,095 Pub.	Gewürze,	
Cochenille	6,588 "	Cassia Lign.	1,327 Pub.
Curcumae	11,421 "	Nelken	1,405 "
Grünspan	1,664 "	Pfeffer	8,001 "
Gummi Arab. u. } Senegal	11,857 "	Piment	1,790 "
Copal	2,495 "	Heringe	53,537 Tonu.
Olibanum	6,811 "	Korkholz	15,616 Pub.
Schellack	2,878 "	Metalle, Blei in Rulden. 246,256 "	
Indigo	34,347 "	Blei in Rollen... 31,958 "	
Krapp	95,687 "	Quecksilber	2,200 "
Natrum nitric. ...	5,364 "	Zinn	16,476 "
Orlean	3,202 "	Zink	44,337 "
Duercitron	21,155 "	Reis	47,380 "
Salamoniak	5,140 "	Salz	420,290 "
Sassaparilla	3,816 "	Schuppenfelle	128,243 Stück.
Sumac	30,888 "	Schwefel	27,998 Pub.
Farbehölzer, Brasil, Ni- } car. u. St. Martin }	95,431 "	Steinkohlen	47,531 Halb.
Gelb	15,639 "	Tabak, in Blättern ... 94,710 Pub.	
Blau	309,214 "	in Stengeln 28,765 "	
Früchte, Apfelsinen	50,200 Kisten	Weine französische. 6,156 Drh.	
Citronen	38,863 "	span. u. portug. ... 6,852 Pipen	
Mandeln	29,202 Pub.	Champagner 563,568 Bout.	
Pflaumen	19,993 "	Zucker, Havana	591,604 Pub.
		Gestopf. Lumpen ... 385,892 "	
		Andere Sorten ... 1,312 "	

Ausfuhr 1846.

Kupfer	92,812 Pub.	Pferdemähnen	15,082 Pub.
Eisen, Blatt-	135,214 "	Pferdeschweife	8,154 "
Stangen-	230,652 "	Juchten	29,939 "
Hanf, Rein-	987,127 "	Häute, rohe	73,031 "
Auschuß-	250,360 "	Tauwerk	156,459 "
Halbrein-	403,380 "	Altes Tauwerk.	114,537 "
Flachs, 12-köpfigen ...	64,516 "	Werg	20,131 "
9-köpfigen	255,473 "	Manufact., Segeltuch. 23,559 Stück	
6-köpfigen	87,842 "	Ravenstuch ... 50,604 "	
Cobilla	80,986 "	Bläm. Leinen .. 32,263 "	
Tom	51,019 "	Serviett-Leinen 1,092,272 "	
Talg	2,859,189 "	Sack-Leinen ... 3,787,302 Arschin.	
Schweinefett	70,228 "	Leinsamen	171,670 Tschw.
Hanföhl	22,688 "	Weizen	51,471 "
Stearin	9,302 "	Roggen	589,579 "
Pottasche	179,946 "	Roggenmehl	15,814 "
Borsten	71,163 "	Hafer	62,967 "
Hausenblasen	5,323 "	Erbsen	18,502 "
Bettfedern	37,372 "	Gerste	1,395 "
Wolle	89,148 "	Dielen	136,007 St. Dy.

Was nun die Schifffahrt Kronstadts, des Seehafens von St. Petersburg, betrifft, so stellte dieselbe sich im Jahre 1846 wie folgt:

Angekommen:

Segelschiffe..... 1497 Schiffe

Dampfschiffe..... 70 "

Summa 1567 Schiffe.

Außerdem 500 Küstenfahrer, worunter 78 Dampfschiffe.

Die Schiffe vertheilten sich auf folgende Flaggen:

Russische..... 123 Schiffe	Französische..... 24 Schiffe
darunter 37 Dampfschiffe	darunter 11 Dampfschiffe
Englische..... 672 "	Amerikanische..... 31 Schiffe
darunter 15 Dampfschiffe	Mecklenburger..... 41 "
Schwedische..... 56 Schiffe	Lübecker..... 46 "
Norwegische..... 19 "	Bremer..... 18 "
Preussische..... 83 "	Hamburger..... 7 "
darunter 8 Dampfschiffe	Oldenburger..... 56 "
Dänische..... 100 Schiffe	Neapolitanische..... 17 "
Holländische..... 203 "	Sardinische..... 1 "
Hannoversche..... 100 "	Toscanische..... 1 "

Abgegangen im Ganzen 1589 Schiffe, nach folgenden Plätzen und Ländern:

nach London..... 191 Schiffe	nach Deutschland und zwar
" Hull..... 102 "	" Stettin..... 44 Schiffe
" Liverpool..... 48 "	" Danzig..... 7 "
" übrig. Großbritannien 204 "	" Stralsund..... 3 "
" Amsterdam..... 188 "	" Greifswald..... 2 "
" Rotterdam..... 34 "	" Wolgast..... 1 "
" übrig. Holland..... 89 "	" Rostock..... 8 "
" Antwerpen..... 73 "	" Wismar..... 1 "
" Dänemark..... 28 "	" Lübeck..... 54 "
" Schweden..... 62 "	" Neustadt (Holstein) 4 "
" Norwegen..... 16 "	" Kiel..... 3 "
" Frankreich..... 63 "	" Flensburg..... 29 "
" Portugal..... 6 "	" Sonderburg..... 2 "
" Spanien..... 2 "	" Altona..... 2 "
" Neapel..... 10 "	" Hamburg..... 17 "
" Livorno..... 4 "	" Hannoversche Dste 1 "
" St. Croix..... 1 "	" Bremen..... 104 "
" Rio de Janeiro..... 1 "	" Barel..... 1 "
" d. Vereinigt. Staaten	" Norden und Emden 1 "
Nord-Amerika's. 16 "	" Emden..... 1 "
" russ. amerikanischen	" Emden u. Papenburg 1 "
Colonien..... 1 "	" Papenburg..... 2 "
" russischen Häfen..... 60 "	" Leer..... 2 "

Die Schifffahrt währte in diesem Jahre vom 25. April bis zum 27. November. Für den Exporthandel Petersburgs war das Jahr 1846 sehr günstig. Namentlich wurden in Talg, Hauf und Getreide gute Geschäfte gemacht; England, Deutschland und Frankreich werden jährlich

bessere Abnehmer dieser Artikel. Der Handel St. Petersburgs hat aber nicht bloß seiner Lage, sondern auch hauptsächlich den Zolleinrichtungen Rußlands, welche fast alle fremden Waaren in den Hafen von St. Petersburg zwingen, seine Blüthe zu danken.

Ein Hauptübelstand dieses nordischen Hafens ist die durch das Eis bedingte lange Unterbrechung der Schifffahrt im Winter.

Die Fahrzeit der nördlichen Ostseehäfen ist nämlich etwa folgende:

Schifffahrt	wird geöffnet:	wird geschlossen:
zu Reval.....	Februar, März.	Novbr., Decbr.
„ Riga.....	März, April.	Octbr., Novbr.
„ Pernau.....	Februar, April.	Novbr., Decbr.
„ Arensburg.....	Februar, März.	desgl.
„ Haßpal.....	desgl.	desgl.
„ Narva.....	April.	Octbr., Novbr.
„ Kronstadt u. St. Petersburg	Mitte Mai.	desgl.
„ Wiburg.....	April.	desgl.
„ Friedrichsham.....	desgl.	desgl.

d) Riga.

Ausfuhr nach dem Auslande im Jahre 1846.

Flachs, 1. Sorte.....	769,358 Pfd. — 16	Hafer.....	33,191 $\frac{1}{2}$ Tschw.
2. „.....	350,047 „ —	Erbsen.....	905 $\frac{1}{2}$ „
3. „.....	166,064 „ 25	Saefamen.....	126,995 Tonnen
Flachsheerde.....	71,835 „ 30	do.	84,663 $\frac{1}{2}$ Tschw.
Hanf, 1. Sorte.....	499,540 „ 30	Schlagsamen.....	109,053 $\frac{1}{2}$ „
2. „.....	228,730 „ 10	Debbersamen.....	792 „
3. „.....	260,312 „ 30	Hanfsamen.....	15,447 $\frac{1}{2}$ „
Lors.....	79,505 „ —	Segeltuch.....	811 Stück
Talg.....	2,772 „ 24	Ravenstuch.....	448 „
Pottasche.....	77 „ 30	Fläm. Leinen.....	23 „
Blättertack.....	9,801 „ 36	Wagenschopf.....	9,335 „
Del.....	5,828 „ 35	Fahholz.....	2,163 „
Federposen.....	3,089 „ 30	Fransholz.....	240 „
Bettfedern.....	3,361 „ —	Pipen-, Orloft- und	
Rohe Schafwolle.....	125 „ 23	Tonnen-Stäbe... ..	134,596 „
Rohe Häute:		Bretter.....	458,160 „
Rind- u. Pferde.....	15,460 Stück.	Balken, 4kantige.....	155,066 „
Kalb- u. Bock.....	63,647 „	runde.....	6,918 „
Weizen.....	927 $\frac{1}{2}$ Tschw.	Spieren.....	2,088 „
Roggen.....	265,464 $\frac{1}{2}$ „	Masken.....	358 „
Gerste.....	9,822 $\frac{1}{2}$ „	Bugspriete.....	463 „
		Burstillen.....	225 „

Werth aller Waaren.....13,541,774 R. S. 30 Kop.

Dieser Handel beschäftigte folgende Schiffe:

Schiffe:	Abgeg.	Angef.	Schiffe:	Abgeg.	Angef.
Nationale.....	249	271	Holländische.....	148	151
Amerikanische.....	1	1	Lübecker.....	21	21
Belgische.....	1	1	Mecklenburger.....	192	192
Bremer.....	2	2	Oldenburger.....	14	14
Dänische.....	68	68	Preussische.....	33	34
Englische.....	603	603	Schwedische u. norweg.	94	94
Französische.....	14	14	Spanische.....	3	3
Hannoversche.....	153	153	Total.....	1596	1622

Aus dem Gesamtverkehr Riga's dieses Jahres fällt ein Werth von 7,027,138 R. S. auf Exporte nach Großbritannien und von 6,514,636 R. S. auf Exporte nach dem Continente. Holland bezog 12,800 Last Roggen, Norddeutschland 1500 u. s. w. Von Holz wurden 594 Ladungen versandt, davon gingen 10, meist aus Balken und Eisenbahnschwellen bestehend, nach Deutschland.

c) Der Freihafen Odessa.

Im Jahre 1846 wurden aus dem Innern angebracht:

A. Cerealien.

Weizen.....	2,400,642 Tschw.	Mais.....	23,117 Tschw.
Roggen.....	312,838 "	Buchweizen.....	318 "
Hafer.....	70,596 "	Erbsen.....	854 "
Gerste.....	23,802 "	Mehl.....	5,266 "
Girse.....	6,903 "		

B. Sonstige Artikel.

Leinsaat.....	119,679 Tschw.	Hanf.....	4,200 Pub.
Talg.....	306,784 Pub.	Butter.....	478 "
Wolle.....	114,590 "	Wachs.....	882 "
Häute.....	28,454 "	Eisen.....	59,062 "
Tauwerk.....	10,117 "	Salz.....	233,452 "

Ausfuhr nach dem Innern:

Total.....2,876,147 R. S. Werth,

davon

Verbrauchsgegenstände, wie Colonial-Waaren, Südfrüchte u.	1,152,385 R. S.
Rohstoffe zur Fabrikation.....	1,018,387 "
Industrie-Waaren.....	606,673 "

Ausfuhr vermittelt Segelschiffen im Jahre 1846.

	Nach dem Mittelmeer	Nach den nord. Häfen.	Nach England.	Total.
Talg.....	28,219	3,150	375,209	406,578 Pub.
Wolle.....	31,277	41,364	34,139	106,780 "
Kupfer u.	6,169	100	—	6,269 "
Eisen.....	6,181	2,400	23,467	32,048 "
Häute und Felle.....	3,733	240	—	3,973 "
Tauwerk.....	12,543	—	275	12,818 "
Richte.....	5,308	—	525	5,833 "

Weizen	1,733,630	127,116	263,639	2,124,385 Tschw.
Roggen	20,992	212,269	5,259	238,520 "
Mais	12,906	2,000	26,516	41,422 "
Gerste	281	—	—	281 "
Erbsen und Bohnen	2,361	—	—	2,361 "
Hirse	—	—	1,668	1,668 "
Delfamen	47,981	7,768	73,685	129,434 "
Mehl	21,737	—	245	21,982 "

Ferner:

Segeltuch, Säcke, Wachs, Caviar, Fische, Butter, Käse, Salzfleisch, Taback, Stäbe, Matten, Holz und andere kleine Artikel.

Bei den Verschiffungen waren folgende Flaggen in nachstehender Anzahl beschäftigt:

Flaggen:	Nach d. Mittelmeer (incl. Konstantinopel)	Nach d. nord. Häfen ic.	Nach England	Total Schiffe
Amerikanische	1	2	—	3
Belgische	—	3	—	3
Bremer	2	16	—	18
Dänische	1	3	—	4
Englische	21	12	125	158
Französische	55	3	—	58
Griechische	237	5	1	243
Hannoversche	1	14	—	15
Holländische	1	3	—	4
Jerusalemmer	1	—	—	1
Ionische	16	—	—	16
Malteser	31	3	1	35
Mecklenburger	4	15	—	19
Molbauer ic.	4	—	—	4
Neapolitanische	36	3	—	39
Oesterreich.	189	32	4	225
Preussische	2	12	—	14
Römische	1	—	—	1
Russische (Ostsee)	7	17	27	51
" (Schwarzes Meer)	98	2	—	100
Samiotische	5	—	—	5
Sardinische	233	1	—	234
Schwedische und norwegische	13	14	—	27
Türkische	22	—	—	22
Toskanische	7	1	2	10
Total Schiffe	988	161	160	1309

3 Dampffregatten fuhren zwischen Odessa und Constantinopel und
1 Dampfboot fuhr auf Galacz.

Rüstenfahrer kamen an: 909 v. j. 125,274 Tonnen,
" gingen ab: 879 " " 122,784 "

Der ganze Waaren-Umsatz des Plazes vom Jahre 1846 ist auf 30½ Mill. Rubel zu schätzen,

davon kommen auf die Ausfuhr... 22,763,055 Rubel,

" " " " Einfuhr... 7,745,407 "

Der Stadt Odeffa ist ein Freihafenprivilegium verliehen, nach welchem alle Waaren, außer den verbotenen Stahl- und Gußeisenwaaren und geistigen Getränken zu $\frac{1}{5}$ des allgemeinen Zolls hier eingeführt werden dürfen und somit also durchschnittlich 12 bis 30 pCt. vom Werthe geben, wo sie sonst in Rußland 60 bis 150 pCt. vom Werthe erlegen müssen. Schließlich führen wir noch für einige Odeffaer Importartikel die vorzüglichsten Bezugsorte an, um unsere deutschen Industriellen auf die bedeutenden Geschäfte dieses jugendlich kräftigen Handelsplatzes aufmerksam zu machen, der am schwarzen Meere für Rußland, was am adriatischen Meere Triest für Oesterreich ist. Wir sind die nächsten industriellen Nachbarn der Länder des schwarzen Meeres und Deutschland darf keine Kraftanstrengungen scheuen, um sich zum Hauptversorger jener Länder mit Industrie-Producten zu machen.

Odeffa bezieht seine meisten Gespinste von England, dem Zollverein und der Schweiz.

Gedruckte, undurchsichtige Zeuge von England und Frankreich; ungebleichte Calicoes von England; gebleichte desgl. von England, Zollverein, Frankreich und Schweiz; baumwollene Spitzen von Sachsen; geglänzte baumwollene Kleider von Wien; Tuche, Flanelle, Tricots, Diagonale, Teppiche und Möbelnstoffe von England; Umhänge-Tücher, Hosen- und Westenzeuge und Shawls von Frankreich; Wirke-Waaren vom Zollverein; Shawlstücher von Wien; Grobe Manufacturen aus Polen; Seiden-Waaren aus Frankreich, auch aus Oesterreich, Zollverein und Türkei, Taschen- und Tafeluhren aus Schweiz und Frankreich; Chronometer aus England; Hölzerne Wanduhren vom Schwarzwalde; Eisen-, Stahl- und Schneidewaaren, Bleche und Zinnwaaren aus England; Gewehre, Gußeisenwaaren, Gold- und Silberarbeiten und Instrumente aus Frankreich und Zollverein; Glasperlen aus Venedig; Kristallwaaren von Böhmen, Belgien, England und Frankreich; Leinwand von Holland, Irland und Zollverein. Battist aus Frankreich; Tischzeug aus Sachsen, Preußen und Schlessien; Musikalische Instrumente aus Wien; Grobe Lederwaaren, Peitschen u. aus England; Lederne Handschuhe und Hosenträger aus Frankreich; Stein-

gut aus England; Porcellan aus Frankreich; Dampfmaschinen, Brenneri-Apparate und Ackerwerkzeuge aus England und Frankreich u. s. w.

Ein Blick auf den Verkehr der oben genannten russischen Seehandelsplätze zeigt, welch große merkantilische Kräfte Rußland besitzt und wie nur das politische Absperrungssystem uns hindert, Tausende von Gewerbefleißproducten jenen an Bodenproducten so reichen Ländern zuzusenden. Je unhaltbarer Rußlands Isolirungssystem wird, je näher rückt auch die Zeit für uns, wo unsere Industrieproducte nicht mehr die ungeheuren russischen Eingangszölle zu fürchten haben.

Mit der Befreiung und politischen Geburt eines einigen Deutschlands ist das letzte Bollwerk der Unfreiheit gefallen und ein politisch freies Deutschland heißt ein politisch freies Europa, denn Deutschland ist das Herz, der natürliche Mittelpunkt aller Bewegungen Europa's, seien es politische, oder merkantilische. Wo das Herz, wie bis jetzt, nicht frei schlagen konnte, mußte die Bewegung der Industrie eine unregelmäßige, anarchische sein. Deutschland ist dazu berufen, ihren Gang zu regeln, denn Deutschland ist der Hauptsitz des Bürgerstandes und somit der Gewerbe, und Rußland, welches in seinen slavischen Bevölkerungselementen keinen Bürgerstand besitzt, wird der deutschen Gewerbekraft, dem deutschen Bürgerthume dienstbar werden. Darum behalte Deutschland seine Wasserstraßen, welche es mit Rußland verbinden in seiner Macht und habe vor Allem ein wachsamcs Auge für das, was an der unteren Donau vorgeht und befestige sich gut an der Ostsee. Kein Amerika kann uns das ersetzen, was wir durch die Absperrungsmaßregeln Rußlands verlieren, kein Weg nach Indien kann uns für eine Schließung des schwarzen Meeres entschädigen. Bringen wir Rußlands Handelspolitik in's Wanken, ist das Glück unserer Gewerbsindustrie begründet, und ein neues Vaterland für unsere überschießende Bevölkerung geschaffen.

2) Schwedens und Norwegens Seeverkehr.

Die beiden, unter einer Krone vereinigten Königreiche Schweden und Norwegen stehen mit Deutschland in der innigsten Handelsverbindung. Deutschland bezieht bekanntlich von jenen nördlichen Ländern bedeutende Massen von Bergwerksproducten wie Kupfer, Eisen und Alaun, von Holz, wie tannene und föhrene Bretter, Latten, Stangen und Sparren, von Fischerei-Producten, wie Thran, Stockfische und Häringe u. s. w. und

versorgt dafür jene Länder mit Manufactur-, Fabrik- und Colonialwaaren, Möbeln, Hausgeräth, Wein u. a. Bei der Abhandlung des Hamburger und Lübecker Verkehrs begegneten wir schon diesem nordischen Handel Deutschlands. Ein liberaleres Zollsystem und Abstellung der Mißbräuche, welche bei Gelegenheit von Werthdeclarationen von den schwedischen Zollbeamten mit ihrer Amtsgewalt, wonach sie gegen Erstattung des vom Declaranten angegebenen Werthes, die zu verzollende Waare acquiriren können, häufig gemacht werden sollen; Hinwegräumung mancher lästiger Controlemassregeln, Aufhebung der Ausfuhrzölle und Verminderung des bürokratischen Bevormundungssystems, durch welches der schwedische Bergbau vielfach an seiner Entwicklung gehindert wird, würden sehr zur Belebung des Verkehrs mit diesen Ländern beitragen können.

Der deutsche Handel bedient sich sehr vieler schwedischer und norwegischer Schiffe, welche regelmäßig zwischen deutschen Häfen einerseits und englischen, französischen, spanischen, italienischen, amerikanischen und ostindischen Häfen andererseits fahren. Gegenseitiger Vortheil und Verdienst weist Scandinavier und Deutsche auf einander an, weshalb es zu beklagen ist, daß durch den dänisch-deutschen Krieg, in welchen sich ganz ungerufen und unvernünftig der König von Schweden im Laufe des Jahres 1848 eingemischt, die Interessen beider Nationen so schwer gekränkt worden sind.

Die Hauptseepflege Schwedens sind:

a) Stockholm.

Im Jahre 1846 wurden von hier verschifft:

Eisen	380,000 Sch. W.	Kobalt	8,100 W.
Stahl	7,000 "	Theer	26,500 Tonn.
Wolfr.	226 "	Pech	3,200 "
Kupfer	5,572 "	Bretter	33,000 Duz.
Alaun	2,824 "	Getreide	26,500 Tonn.

Außer den Schiffen von und nach Finnland und den Küstenfahrern sind in diesem Jahre 460 Schiffe v. z. 27,049 Last angekommen und 593 Schiffe v. z. 30,654 Last abgegangen.

Der Flagge nach befanden sich darunter:

	angekomm.	abgegang.		angekomm.	abgegang.
Schweden	295	429	Holländer	5	5
Norweger	46	53	Belgier	2	2
Finnländer	15	7	Engländer	13	13
Russen	2	2	Franzosen	37	37
Dänen	25	25	Hamburger	1	1
Preußen	2	2	Bremer	1	1
Osbenerger und Hannoveraner ..	16	16	Summa ..	460	593

b) Gesele.

Wir führen hier die Schifffahrt Gesele's im Jahre 1847 auf, um zu zeigen, welche Gegenden das dortige Geschäft aufzusuchen pflegt.

Im Jahre 1847 kamen hier vom Auslande, Norwegen mit inbegriffen, im Ganzen 83 Seeschiffe an, 45 beladene und 38 in Ballast, nämlich:

Schiffe		Schiffe	
von Terraveya.....	6	von Guernsey.....	1
„ St. Ubes.....	6	„ Antwerpen.....	4
„ Lissabon.....	1	„ Amsterdam.....	3
„ Honfleur.....	2	„ Bremen.....	2
„ La Rochelle.....	1	„ Hamburg.....	2
„ Havre.....	2	„ Lübeck.....	1
„ London.....	6	„ Arendal.....	7
„ Newcastle.....	1	„ Stavanger.....	2
„ Hull.....	1	„ Grimsby.....	2
„ Cork.....	1	„ Bergen.....	3
„ Christiania.....	1	„ Riga.....	7
„ Porsgrund.....	1	„ St. Petersburg.....	1
„ Kopenhagen.....	4	„ Wasa.....	2
„ Helsingör.....	1	„ Åbo.....	1
„ Stettin.....	4	„ Åland.....	7

Es gingen ab 99 Schiffe, nämlich:

Schiffe		Schiffe	
nach Montevideo.....	2	nach Dieppe.....	1
„ Rio de Janeiro.....	1	„ England.....	34
„ Newyork.....	3	„ Nordsee.....	1
„ d. Mittelmeere.....	2	„ Kopenhagen.....	14
„ Livorno.....	1	„ Kiel.....	1
„ Barcelona.....	7	„ Riga.....	3
„ Marseille.....	7	„ St. Petersburg.....	1
„ Gibraltar.....	7	„ Wasa.....	1
„ Gatte.....	1	„ Åbo.....	1
„ Havre.....	2	„ Årstad.....	1
„ Boulogne.....	1	„ Åland.....	7

Von diesen Schiffen waren im Ganzen 92 beladen und 7 in Ballast.

c) Gothenburg.

	angekommen	abgegangen.
Schifffahrt 1846.....	1100 Schiffe	1070 Schiffe
„ 1847.....	1181 „	1162 „

Ausgeführt wurden im Jahre 1847:

Eisen im Ganzen.....	205,581	Sch. \mathcal{R}	15	L. \mathcal{R}	10	\mathcal{R} , davon:
nach England	91,553	"	19	"	17	"
" Amerika	69,058	"	6	"	13	"
" Deutschland	16,224	"	8	"	15	"
" Frankreich	11,541	"	3	"	15	"
" Dänemark	6,801	"	3	"	5	"
" Ostindien	5,274	"	17	"	—	"
" Afrika	2,447	"	7	"	5	"
" Brasilien	2,196	"	5	"	15	"
" Norwegen	261	"	4	"	15	"
" Portugal	250	"	4	"	—	"
" Spanien	149	"	1	"	—	"
" Holland	93	"	14	"	10	"
Holz: Balken	30,774	Stück				
Spieren	9,445	"				
Latten	27,883	"				
Planken-Enden	33,018	Zwölfter				
Planken	227,090	"				

Am bedeutendsten hat sich in den letzten Jahren die Exportation von Planken gehoben, sie betrug an Zwölfstern:

1838	118,400	1843	124,847
1839	148,653	1844	134,327
1840	140,636	1845	180,457
1841	131,886	1846	191,713
1842	105,840	1847	227,090

während sie bis zum Jahre 1836 höchstens 94,000 im Jahre betrug.

Schwedens Handel wie dem der übrigen Ostseeländer ist es zu wünschen, daß die dänischen Passagezölle im Sund und den Belten recht bald beseitigt werden. Die materiellen Kräfte Schwedens selbst würden aber bei einer gleichmäßigen Steuerbelastung aller Stände, Aufhebung der Privilegien der Geistlichkeit und des Adels, Enthebung des Bauernstandes von der alleinigen Uebernahme des Kriegsdienstes u. s. w. sich bedeutend mehr noch entwickeln können. Bezeichnend für die Zustände Schwedens ist es, was Mägge in seinen „Skizzen aus dem Norden“ darüber sagt: „Die Gesamtheit der Zustände Schwedens bedarf der Reformen, und hier sowohl wie in anderen Ländern ist es an der Zeit, nicht blos in Armengeldern und Arbeitshäusern die wahren Mittel der Besserung zu erblicken, sondern zu prüfen, ob der eigentliche Grund des Pauperismus, des Elends, der Verwilderung und der Verbrechen nicht in der Zusammensetzung des Ganzen, in der Vertheilung des Besitzes, in der Besteuerung, in der Ungleichheit der Rechte, in der gesetzlichen Aufzucht einer großen Classe von Varias liegt, die systematisch dazu

verdammt sind, elend und verbrecherisch zu sein und zu werden, während man von ihnen Tugend und jegliche Moral verlangt und durch Zuchthäuser ihnen diese zu verschaffen gedenkt."

Von Norwegens Seeplätzen heben wir hervor:

d) Bergen.

Bergens Handel und Schifffahrt im Jahre 1846.

E i n f u h r.					
Baumwolle	15,468	℔	Weth. 41,999 Pot.		
Baumwollen-Garn....	99,600	"	Malz	9,481	Tonn.
Baumwollen-Waaren..	151,704	"	Olivenöl.	327	℔
Branntwein.....	63,529	Pot.	Papier	26,252	"
Caffee.....	601,447	℔	Pfeffer	2,902	"
Bleiweiß.....	85,677	"	Pflaumen, geb.	33,299	"
Dachziegel	1,134,182	Stück.	Reis	55,787	"
Erbsen	2,565	Tonn.	Rosinen	69,820	"
Essig.....	29,494	Pot.	Rum	9,982	Pot.
Gerste.....	84,960	Tonn.	Roggen	48,173	Tonn.
Gerstengraupen.....	2,834	"	Seife.....	144,789	℔
Hafer	2,304	"	Salz	184,868	Tonn.
Hanf.....	1,491,537	℔	Samenöl	111,586	℔
Häute.....	625,045	"	Steinkohlen	19,920	Tonn.
Hopfen	49,276	"	Sirup	674,521	℔
Käse	31,907	"	Taback	595,685	"
Heede	166,579	"	Thee	6,102	"
Leinen-Waaren	147,337	"	Segeltuch	143,826	"
Leinen-Zwirn	11,177	"	Tonnenreise	4,256,795	Stück
Lein.....	28,083	"	Weizen	7,809	Tonn.
Leint	4,666	"	Wein.....	192,418	Pott.
Mannagraupen.....	23,601	"	Wollen-Garn	1,806	℔
Mandeln	10,069	"	Wollen-Waaren	59,920	"
Mauersteine	183,320	Stück			

A u s f u h r.			
Getrocknete Fische....	533,245	Waag	Nogen..... 15,947 Tonn
Heringe	281,257	Tonn.	Thran..... 36,702 "
Klippfische	158,800	Waag	

Angekommene Schiffe im Jahre 1846.

973 Schiffe v. z. 58,472 Tonnen, darunter:

Norweger	542	Belgier.....	10
Schweden	84	Bremer.....	4
Dänen	147	Neapolitaner	2
Holländer.....	67	Franzosen.....	2
Hannoveraner	55	Oesterreicher.....	1
Spanier.....	15	Sardinier.....	1
Preußen	12	Obenburger.....	7
Engländer	10	Mecklenburger	1
Russen.....	13		

e) Christiansand.

Handel im Jahre 1847.

Es kamen an vom Auslande 91 Schiffe und gingen 117 wieder dahin aus.

Die Ausfuhr bestand aus folgenden Waaren: 20,600 Waag Dorsche und 244,232 $\frac{3}{4}$ Waag Klippfisch, bei deren Ausfuhr sich 18 norwegische und 32 spanische Schiffe betheiligten. Ferner wurden ausgeführt: 7451 Tonnen Heringe, 1877 $\frac{1}{4}$ Tonnen Rogen und 2118 $\frac{1}{2}$ Tonnen Thran, so wie 2072 $\frac{3}{4}$ Last Holzwaaren.

Die Einfuhr bestand hauptsächlich aus: 7522 \bar{u} ungefärbt Baumwollengarn, 4291 \bar{u} ungebleicht Halbleinen, 2802 \bar{u} bedruckte und 4577 \bar{u} sonstige Baumwollenwaaren, 2738 \bar{u} Zeuge von Baumwolle *cc.*, 5315 Pot Brantwein, 90,235 \bar{u} Caffee, 74,219 \bar{u} Hanf, 19 $\frac{3}{4}$ Sch \bar{u} Eisenfetten und Anker, 7643 \bar{u} Eisenwaaren, 7187 \bar{u} eiserne Grapen, 3378 Tonnen diverses Getreide, 47,342 \bar{u} Weizenmehl, 13,607 \bar{u} Roggenmehl, 11,275 \bar{u} Leinsamen, 6563 \bar{u} Reis, 14,495 Tonnen Salz, 14,879 \bar{u} Segeltuch, 52,322 \bar{u} Sirup, 6202 \bar{u} Sohlenleder, 65,380 \bar{u} raffin. Zucker, 17,050 \bar{u} Farinzucker, 1013 \bar{u} Thee, 34,399 \bar{u} Tabacksblätter, 3211 \bar{u} wollene Waaren und 16,511 Pot Wein.

f) Schiffsverkehr der Finnmarken 1846.

Tromsøe und Hammerfest.

Von und nach:	Angelommen zu				Abgegangen von			
	Tromsøe.		Hammerfest.		Tromsøe.		Hammerfest.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Rußland	30	862	158	3341	33	1020	170	4531
Dänemark	3	127	4	160	2	47 $\frac{1}{2}$	3	132 $\frac{1}{2}$
Oesterreich	—	—	—	—	15	723	3	200
Bremen	4	151	2	148 $\frac{1}{2}$	3	82	—	—
Schweden	2	101 $\frac{1}{2}$	4	158	3	179 $\frac{1}{2}$	6	221 $\frac{1}{2}$
Preußen	—	—	—	—	2	40 $\frac{1}{2}$	—	—
Holland	4	148	6	251	8	293 $\frac{1}{2}$	7	275 $\frac{1}{2}$
England	4	187 $\frac{1}{2}$	15	1324	—	—	2	74 $\frac{1}{2}$
Belgien	1	41	2	66	—	—	1	30 $\frac{1}{2}$
Hamburg	16	656 $\frac{1}{2}$	13	553	4	136	7	234 $\frac{1}{2}$
Neapel	—	—	—	—	1	41	2	94 $\frac{1}{2}$
Livorno	—	—	—	—	1	48 $\frac{1}{2}$	3	156
Genua	—	—	—	—	—	—	5	214
Frankreich	—	—	—	—	1	41	—	—
Portugal	2	127	1	67	—	—	—	—
Summa	66	3401 $\frac{1}{2}$	205	6068 $\frac{1}{2}$	73	2652 $\frac{1}{2}$	209	6164 $\frac{1}{2}$

Wadsö und Wardö.

Von und nach:	Angekommen		Von und nach:	Abgegangen	
	Sch.	Last.		Sch.	Last.
Rußland	45	429	Rußland	47	539
Dänemark.....	4	228	Königreich beid. Sicilien	3	160
England	2	110	Dänemark.....	1	68
Summa.....	51	767	Summa.....	51	767

3) Großbritanniens und seiner Besitzungen
Seeverkehr.

Die maritime Lage Deutschlands und Großbritanniens, die industriellen und agrarischen Interessen beider Länder hoben den gegenseitigen Schiffs- und Waaren-Verkehr von Jahr zu Jahr. England, früher auf die rigideste Weise durch Schutzzölle, Verbote und Schiffahrtsgesetze von anderen Ländern abgesperrt, hatte dadurch und durch mancherlei Zeitverhältnisse, welche meist sehr kriegerischer Natur waren, eine Gewerbsindustrie bei sich erzogen, welche einer solchen anarchischen Bewegung folgte und die Regierung so mit in ihren Schwindel verstrickte, daß es im ewigen Kriege mit aller Welt liegen mußte, um seinen Manufactur- und Fabrikwaaren Absatz zu verschaffen und seine Fabriken im Inlande in Thätigkeit zu erhalten. Welches Land lag ihm da gelegener, um es mit Manufactur- und Fabrikwaaren zu überschwemmen, wie jenseits der Nordsee Deutschland, das vielköpfige, vielregierte Land, mit seinen Handelsrepubliken an der Küste, mit seinem Ueberflusse an Korn, womit es die britischen Inseln versorgen konnte, wenn die Landaristokratie die hungernden Fabrikarbeiter nicht mehr zu füttern vermochte. Frankreich, Spanien, Holland und Rußland kehrten durch Zollverordnungen das Schwert, mit welchem England sie schlagen wollte, diesem wieder zu und mit jenen Starrköpfen war nichts Gesehites anzufangen. In Deutschland indeß verhinderte der Mangel an Nationalgefühl und einheitlicher Kraft kräftige Operationen der Handelspolitik; und wenn auch zuletzt durch den Zusammentritt mehrerer deutscher Staaten zu dem bekannten preussischen Zollverbände eine Einheit in die Handelspolitik gebracht zu sein schien, so fehlten diesem Vereine wieder die Aggregate, welche ihm Kunde des Seehandels bringen konnten, es fehlten ihm die Kaufleute der alten Hansestädte, es fehlten ihm die wichtigsten Küstenstrecken der Nord- und Ostsee, welche beständig ihren eigenen Weg in der Handelspolitik gingen, und

es mußte darum dem handelskundigen England ein Leichtes werden, mit Deutschland nach Gefallen zu spielen. Indes die deutsche Gewerbskraft entwickelte sich doch immermehr, wenn auch allmählig. Die englischen Fabrikate fanden willigen Absatz in Deutschland, man kaufte sie gern und fühlte zuletzt das Bedürfniß, dergleichen zu besitzen. Was England fabricirte, wollte man später auch selbst fabriciren und es entstanden Etablissements ähnlicher Art, wie sie England besaß. Diese wurden anfangs mit englischen Maschinen, englischen Arbeitern, auch vielfach mit englischem Gelde betrieben, bis endlich englische Gelber, Maschinen und Arbeiter nach und nach deutschen weichen mußten und die junge deutsche Industriekraft immer mehr auf eigenen Füßen ging. England sah mit Erstaunen und Mißmuth der beständig wachsenden deutschen Industrie zu und begriff allgemach, daß sein Handelsfreund, ohne die unendlichen Nachtheile eines rigiden Schutzollsystems auf sich zu laden, eine Industriekraft bei sich erzöge, welche den Keim einer Weltherrschaft in sich faßte, einer Weltherrschaft, der zur Lieb der Bürger Großbritanniens sich unendliche Zollplackereien in seinem Lande gefallen lassen mußte; dem Deutschen suchte man nun einzureden, daß man ein Freihändler sei, um diesen guten, für alles Ausländische begeisterten Enthusiasten, an der Erhöhung seiner Zölle zu hindern, man stellte sich ihm als Beschützer und Freund zur Seite, während man ihm nur da unschuldige Freuden bereitere, wo Englands Macht und Handel nichts zu fürchten hatten, dagegen aber beständig bemüht war, jede Kraftentwicklung vom germanischen Bruder fern zu halten. Zu Hause aber wurde die Frage über Reduction der Zölle heftig angeregt. Die Reduction gewann immer mehr Meinung, die Getreidezölle stürzten und für fremde Manufactur- und Fabrikwaaren wurde ein Einfuhrzoll von 10 bis 20 pCt. vom Werthe festgesetzt. Blieben die Zölle auch noch immer recht hoch, und hat England noch viel zu reduciren, wenn es die Tariffäge des deutschen Zollvereins erreichen will, so haben sich doch liberale Ideen Bahn gebrochen und werden Prohibitivzölle und Schiffahrtsgesetze dort fallen wenn die Zeit gekommen ist. Unterstützen wir von Deutschland aus künftig diese Politik durch freundliches Entgegenkommen, wie durch Anwendung von Repressalien, welche sich auf feste Bestimmungen deutscher Schiffahrtsgesetze stützen. Nur so können wir der endlichen Befreiung des Welthandels in die Hand arbeiten, zu Ansehn im Auslande gelangen und mit der Zeit uns von dem übermäßigen Einflusse des englischen Capitals befreien.

Was nun den Handelsverkehr Großbritanniens betrifft, so heben wir Folgendes aus demselben hervor:

a) Einfuhr der hauptsächlichsten Handelsartikel in das vereinigte
Königreich 1846.

Vieh: Ochsen und Rinder.....	17,121 Stück.
Kühe.....	22,994 "
Kälber.....	2,447 "
Schafe.....	91,676 "
Lämmer.....	2,891 "
Schweine und Ferkel.....	3,443 "
Speck.....	2768 Cwt.
Soda und Kali.....	1,358 Tons.
Borke für Gerber und Färber.....	488,059 Cwt.
Rindfleisch, gepökeltes.....	174,475 "
" frisches, oder schwach gesalzenes.....	2,124 "
Butter.....	257,777 "
Gummi elasticum.....	5,029 "
Käse.....	336,185 "
Cacao.....	2,800,610 ℔
Caffee, aus englischen Besitzungen.....	24,110,948 "
fremder.....	27,523,966 "
Feldfrüchte: Weizen.....	1,437,944 Quarter.
Gerste.....	373,046 "
Hafer.....	796,632 "
Roggen.....	1,775 "
Erbsen.....	214,662 "
Bohnen.....	255,896 "
Mais.....	711,861 "
Buchweizen.....	22,850 "
Weizenmehl.....	3,198,876 Cwt.
Gerstenmehl.....	14,404 "
Hafermehl.....	11,267 "
Roggenmehl.....	282 "
Maismehl.....	131,910 "
Buchweizenmehl.....	73 "
Farben und Farbwaaren: Cochenille.....	11,117 "
Indigo.....	1,139 Tons.
Indigo.....	70,968 Cwt.
Lac Dye.....	5,547 "
Farbholz.....	27,883 Tons.
Krapp.....	87,246 Cwt.
Krappwurzel.....	133,665 "
Sumach oder Schmach.....	10,256 Tons.
Terra Japonica und Catechu.....	3,473 "
Knopperrn (Balonia).....	7,913 "
Eier.....	72,299,632 Stück.
Fisch fremden Fanges: Hale.....	93 Schiffeslad.
in kleinen Quantitäten.....	4 Cwt.
Steinbutt.....	196 "
Mustern.....	41 Scheffel.
Lachs.....	1,046 Cwt.

Fisch fremden Fanges:

Zungen.....	1½ Cwt.
Schildkröten	516 "
frischer, nicht anders aufgegebenen	1,692 "
gesalzener	7,626 "
Flachs- u. Flachsseebe u. Codilla v. Hanf u. Flachs	1,146,743 "
Süßfrüchte: Corinthen	392,500 "
Feigen	34,445 "
Citronen, Apfelsinen und Pomeranzen	376,205 Kisten.
	72,700 Stück (lose).
	2,871 £ Werth.
Nosinen	251,721 Cwt.
Handschuhe, Lederne	2,294,623 Paar.
Guano	89,220 Tons.
Schinken	11,252 Cwt.
Hanf, roher	880,810 "
Häute, ungegerbte: trockene	188,972 "
frische	326,843 "
gegerbte, aber nicht weiter bereitete	1,209,942 ℔
„tawed“, „curried“, oder auf andere Weise bereitet, nämlich gefirnist, lackirt oder emailirt.	88,611 "
dergleichen, nicht gefirnist zc.	186,193 "
Mabagoniholz	40,238 Tons.
Fleisch, gesalzenes u. frisches, nicht anders angegeben	1,118 Cwt.
Metalle: Kupfererz	51,637 Tons.
unbereitete	8,851 Cwt.
Eisen, unbeitetetes Stangen-	33,242 Tons.
Stahl, unverarbeiteter	18,466 Cwt.
W ei in Blöcken und gewalztes	7,863 Tons.
Zinn	7,235 "
Zinn in Blöcken, Barren oder Stangen.	20,306 Cwt.
Thran, Wallfischspeck und Spermaceti:	
aus englischen Fischereien	14,052 Tons.
aus fremden "	2,605 "
Palmöl	367,054 Cwt.
Cocosnußöl	48,322 "
Olivnöl	8,532 Tons.
Opium	102,985 ℔
Schweinefleisch, gepökeltes	72,591 Cwt.
frisches	133 "
Quecksilber	1,840,583 ℔
Reis	739,752 Cwt.
in der Hülse	32,381 Drö.
Salpeter oder Cubic Nitre	459,086 Cwt.
Samen, Klee-	203,229 "
Lein-	502,830 Drö.
Rapp-	87,565 "
Seide, rohe	4,390,008 ℔
Wirrseide (Waste, Knubs and Husks)	7,997 Cwt.

Nach dem Tarif von 1842 einvergolzt.	Seide, gezwirnte aller Art	431,681	℔
	Europäische Seidengewebe, Seide und Atlas, schlicht	26,385	"
	gemustert und brodirt	14,508	"
	Gaze, schlicht	2,190	"
	gestreift, gemustert und brodirt	1,961	"
	Flor, schlichter	184	"
	gemusterter	3	"
	Sammet, schlichter	2,748	"
	gemusterter	449	"
	Ostindische Seidenmanufacte, als:		
	Bandos und andere seidene Tücher	641,699	Stücke.
	Felle: Ziegen-, rohe	487,686	Stück.
	Zidcl-, rohe	129,307	"
	" bereite	380,080	"
	Lamm-, rohe	1,478,368	"
	" gegerbte und bereite	20,001	"
	Gewürze: Cassia lignea	996,234	℔
	Zimmt	408,103	"
	Nelken	100,520	"
	Macis	38,103	"
	Muskatnüsse	403,307	"
	Pfeffer	5,906,523	"
	Piment	8,357	"
	Spirituosa, Rum, incl. über Probe	3,855,337	Gallons
	Braunsteine	2,437,669	"
	Genever	413,991	"
	Zucker, roher, als:		
	aus engl. Besitzungen in Amerika, Zoll 14 s.	2,143,074	Cwt.
	" dem weiß. gedeckt, gleich, Zoll 16 s. 4 d.	476	"
	von Mauritius, Zoll 14 s.	845,281	"
	" dem weiß. gedeckt. gleich, Zoll 16 s. 4 d.	23	"
	aus Ostindien von engl. Besitzung., Zoll 14 s.	1,392,994	"
	" dem weiß. gedeckt. gleich, Zoll 16 s. 4 d.	32,116	"
	do. eingeführter fremder, Zoll 18 s. 8 d.	2	"
	do. do., dem weiß. geb. gleich, Zoll 21 s. 9 d.	2	"
	fremd., von Freien erzeugt und unter Vertrag, Zoll 23 s. 4 d.	153,771	"
	do. weißer gedeckter, Zoll 28 s.	726	"
	andere Sorten	1,045,382	"
	Zucker, raffinirter: Candies	93,684	"
	Melassen	533,113	"
	Talg	1,114,761	"
	Theer	12,595	Last.
	Thee	54,768,299	℔
	Bauholz und Bretter, nach der Stückzahl verzollt:		
	fremdes	81	Hundreds.
	Desgleichen, nach dem Maße verzollt: aus englischen Besitzungen	485,819	Loads.
	fremdes	290,973	"

Bauholz und Bretter, nach dem Maasse verzollt:	
Stäbe.....	79,287 Loads.
Bauholz, nur behauen oder gespalten, nicht ander-	
weitig besteuert:	
aus englischen Besizungen.....	735,277 "
fremdes.....	518,051 "
Taback, unbereiteter.....	52,787,873 ℔
bereiteter und Rappee.....	1,993,210 "
Terpentin.....	347,882 Cwt.
Wein: Cap.....	185,098 Gallen.
französischer.....	471,922 "
andere Gattungen.....	7,058,492 "
Baumwolle.....	4,176,327 Cwt.
Schaf- und Lammwolle.....	65,117,668 ℔

b) Gesamt-Ausfuhr.

Ausfuhr der hauptsächlichsten Colonial- und anderer fremden Waaren.

Cacao.....	683,616 ℔
Caffee, aus englischen Besizungen.....	785,835 "
fremder.....	10,954,164 "
Getreide: Weizen.....	111,144 Quart.
Gerste.....	3,619 "
Hafer.....	17,247 "
Weizenmehl.....	75,649 Cwt.
Farbwaaren, als: Cochenille.....	7,303 "
Indigo.....	46,052 "
Lac Dye.....	4,263 "
Farbholz.....	2,057 Tons.
Metalle, als: Kupfer, unverarbeitet.....	6,272 Cwt.
Eisen, Stangen- und rohes.....	4,094 Tons.
Stahl, unverarbeit.....	18,497 Cwt.
Blei, rohes und gewalztes.....	4,700 Tons.
Zink.....	4,784 "
Zinn.....	21,039 Cwt.
Olivenöl.....	640 Tons.
Opium.....	113,375 ℔
Quecksilber.....	1,597,519 "
Reis, nicht in der Hülse.....	328,720 Cwt.
Seide, als: Rohe.....	317,210 ℔
Wirrseide (Waste, Knubs and Husks).....	69 "
gezwirnte, gefärbt.....	2,423 "
do. nicht gefärbt.....	37,763 "
Gewürze: Cassia lignea.....	950,255 "
Zimmt.....	435,971 "
Nelken.....	112,002 "
Macis.....	37,152 "
Muskatnüsse.....	182,187 "
Pfeffer.....	2,874,520 "
Piment.....	7,083 Cwt.

Spirituosen, als: Rum, incl. über Probe.....	795,904	Gallon.
Branntwein.....	639,731	"
Genever.....	303,863	"
Zucker, roher, als englisch-westindischer.....	43	Cwt.
Mauritius.....	96	"
ostindischer.....	253	"
fremder, free labour.....	240,443	"
do. andere Gattung.....		
fremder raffinirter.....	28,639	"
do. Candies.....	388	"
Thee.....	3,533,668	℔
Taback, unbereiteter.....	12,882,249	"
fremder unbereiteter und Rappee.....	1,331,051	"
Wein, Cap.....	1,486	Gallon.
französischer.....	112,562	"
andere Sorten.....	1,434,179	"
Baumwolle.....	588,667	Cwt.
Schaf- und Lammwolle.....	3,011,980	℔

Ausfuhr der hauptsächlichsten britischen Producte und Manufacturen.

Butter.....	186,975 £	Metalle, als:	
Lichte.....	53,931 "	Eisen und Stahl..	4,174,558 £
Räse.....	24,028 "	Kupfer und Messing	1,555,006 "
Stein- u. Schmiedekohlen	972,669 "	Blei.....	147,614 "
Baumwollenwaaren.....	17,726,966 "	Zinn, rohes.....	107,759 "
Baumwollengarn.....	7,873,727 "	Blech.....	640,557 "
Steinzeug.....	793,978 "	Salz.....	205,450 "
Fisch, Häring.....	200,225 "	Seidenwaaren.....	837,577 "
Glas.....	262,865 "	Seife.....	149,186 "
Kurze und Stahl-Waaren	2,180,057 "	Zucker, raffinirter.....	394,146 "
Leder, bereitet u. unbereit.	332,426 "	Schaf- und Lammwolle..	342,848 "
Leinwand.....	2,838,384 "	Wollengarn.....	907,893 "
Leinengarn.....	875,556 "	Wollenwaaren.....	6,334,298 "
Maschinen.....	1,161,056 "	Total.....	51,279,735

c) Gesamtschiffahrt im Jahre 1846.

Dieser Handel beschäftigte folgende Schiffe:

Von und nach:	Angekommen		Abgegangen	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
England und Dependenzien....	16,156	3,622,808	15,196	3,091,348
Ausland.....	8,692	1,407,963	9,460	1,377,777
Summa.....	24,848	5,030,771	24,656	4,469,125

d) Besondere Handelsbranchen.

Aus obigem Gesamtverkehr Großbritanniens heben wir folgende Branchen besonders hervor:

Der Eisenhandel im Jahre 1846.

Ausfuhr: 132,269 Tons nach dem Auslande,

davon:

aus Schottland	107,671 Tons
„ Irland	220 „
„ England	24,388 „

Die Richtung war:

nach Frankreich	35,567 Tons	nach Dänemark u. Schweden	2480 Tons
„ Holland	30,094 „	„ Südamerika	538 „
„ Deutschland	18,167 „	„ Belgien	505 „
„ Verein. Staaten	18,167 „	„ Portugal	435 „
„ Ostindien	13,776 „	„ Oesterreich	386 „
„ Britisch Amerika	7,307 „	„ Jersey	268 „
„ Italien	5,605 „	„ Türkei	260 „
„ Spanien	2,480 „	„ Westindien	170 „

Trotz dieser enormen eignen Production ist doch der Import von fremdem, namentlich schwedischen Eisen, das im Jahre 1845 zu einem Werthe von 21,197 £ eingeführt wurde, nicht unbedeutend. Sogar Oessa am schwarzen Meere importirte, wie wir gesehen haben, hier stark.

Der Caffeehandel.

	v. brit. Besitzungen	v. fremden Besitzungen
Einfuhr	24,111,000 ℔	27,524,000 ℔
Consum	23,795,000 „	12,987,000 „
Wiederausfuhr im Ganzen	11,740,000 ℔	

Der Theehandel.

Eingeführt	54,770,000 ℔
Verzollt	46,728,200 „
Ausgeführt	3,533,700 „

Die Ausfuhr geschah nach folgenden Plätzen:

Britisch Amerika	1,760,000 ℔	Türkei	45,120 ℔
Deutschland	1,184,400 „	Italien	35,690 „
Holland	395,300 „	Malta	32,030 „
Canal-Inseln	383,400 „	Frankreich	27,630 „
Dänemark	211,980 „	Norwegen u. Schweden ..	25,240 „
Vereinigte Staaten	168,570 „	Australien	23,710 „
Rußland	112,230 „	Ionische Inseln	15,250 „
Belgien	110,000 „	Ostindien	13,030 „
Westindien	75,700 „	Mauritius	7,010 „
Gibraltar	66,640 „	Spanien	4,060 „
Cap der guten Hoffnung	57,380 „		

Der Wollhandel.

Einfuhr von New-Süd-Wales	40,585 Ballen
" " Van-Diemens-Land	14,453 "
" " Port Philipp und Adelaide	26,182 "
" " Cap der guten Hoffnung	11,626 "
" " Ostindien	11,299 "
" " Deutschland	52,913 "
" " Spanien und Portugal	7,818 "
" " Rußland	11,451 "
" " Südamerika	55,149 "
" " den Barbareßen und der Türkei ..	10,930 "
" " Triest, Livorno u.	3,952 "
" " den Vereinigten Staaten	2,440 "
" " andern Ländern	4,518 "

Die Gesamteinfuhr von Schafswolle ist auf 65,117,670 A anzuschlagen, wovon 62,105,690 A in den Consum übergangen.

Der Baumwollen-Handel.

Sorten:	Einfuhr.	Ausfuhr.
Amerikanische	991,110 Ballen	120,840 Ballen
Brasil	84,180 "	7,260 "
Demarara	1,350 "	— "
Westindische	11,690 "	1,060 "
Ägyptische	60,520 "	500 "
Ostindische	94,670 "	64,540 "
Summa	1,243,520 Ballen	194,200 Ballen.

Die Ablieferungen an inländische Consumenten aus den Häfen des vereinigten Königreichs beliefen sich auf 1,558,800 Ballen, was durchschnittlich auf die Woche 29,977 Ballen betrug, gegen 30,207 im Jahre 1845 und 27,241 Ballen im Jahre 1844.

Auf den Baumwollen-Handel kommen wir später, namentlich bei Abhandlung des Verkehrs von Liverpool, wieder zurück.

Die Consumtion fremder Weine und Spirituosen

war im vereinigten Königreiche im Jahre 1846 etwa folgende:

An Weinen wurden eingeführt: 7,711,309 Gallons,

davon consumirt: 6,740,316 Gallons,

darunter:

Cap-Weine	365,867 Gall.	Rhein-Weine	64,478 Gall.
Französische Weine ..	409,506 "	Canarische Weine ...	25,312 "
Portugiesische " ..	2,659,798 "	Fayal " ..	283 "
Spanische " ..	2,602,490 "	Sicilianische " ..	508,002 "
Madeira " ..	94,580 "	u. s. w.	

Deutscher Rheinwein wird immer beliebter in England, namentlich tritt gegenwärtig der moussirende als ein starker Rival des französischen Champagners auf.

An Spirituosen wurden consumirt: 4,254,237 Gallons,
darunter:

Rum aus den Colonien 2,362,784 Gall.	Brantwein	1,504,465 Gall.
" " Indien 192,331 "	Genever	39,883 "
" gemischter 128,478 "	Spriet von Jersey und	
" fremder 108 "	Guernsey	8,907 "

Das Geschäft der großen Fischerei.

Wir erwähnen dieses Geschäft nur, um beiläufig durch eine übersichtliche Darstellung desselben zu zeigen, wie nachtheilig die verkehrt angelegten britischen Schiffahrtsgesetze auf den großen Seefischfang und die Rhederei des Königreiches gewirkt haben, denn nur durch die Regierungsverordnungen, welche das Schiffsbauholz vertheuern und den Ankauf fremder Schiffe ganz untersagen, ist der Wallfischfang, welcher früher von britischen Häfen aus in sehr bedeutendem Umfange betrieben wurde, so verkümmert, wenn auch fremde, namentlich nordamerikanische Concurrenten, das Ihrige dazu beitrugen.

Der Südsee-Wallfischfang.

	Schiffe in See	retour	Werth der Importation.
1832	106	30	498,301 £
1833	110	19	437,283 "
1834	99	27	496,004 "
1835	89	33	688,369 "
1836	82	26	697,008 "
1837	86	15	646,576 "
1838	84	21	721,840 "
1839	77	22	691,380 "
1840	72	16	587,502 "
1841	67	20	588,406 "
1842	59	16	354,580 "

Der nördliche Wallfischfang.

Schiffe gefegelt.	Schiffe gefegelt.
1833 77	1838 39
1834 76	1839 41
1835 71	1840 31
1836 59	1841 19
1837 52	1842 18

Am meisten theilhaftig sich bei diesem Wallfischfange Hull. Wie höchst komisch die engl. Schiffahrtsgesetze manchmal auf die Rhedereiverhältnisse wirken, zeigt ein Beispiel aus dem J. 1847, wo eine türkische Brigg mit engl. Besatzung von Grönland mit Robben in Hamburg ankam, welches Schiff einem Huller Rheder gehörte, der es unter türkischer Flagge fahren ließ, weil er es vom Auslande angekauft hatte und es darum die englische Flagge nicht führen durfte. Er dirigirte auch die Ladung nach dem Auslande, weil er sie in seinem Schiffe in sein Vaterland nicht gut einbringen konnte.

Ausfuhr von Manufactur-Waaren im Jahre 1816, von London, Liverpool, Bristol, Hull und dem Clyde.

	Zweif.	Baumwollen- Zerrn.	Diversif Baumwollen- gewebe.	Glatte Gallivov.	Gedruckte und gefärbte Gallivov.	Gambries und Muslin.	Golds, Jeans, Perkett, Belvets und Belvetsens.	Nicht benannte Baumwollen- Waaren.
	£	£	£	£	£	£	£	£
Hamburg, mit Einschluß v. Hannover u. Preußen	48,370,049	269,984	21,118	17,235,332	26,159,119	312,851	711,647	354
Holland	24,562,163	83,140	13,688	17,303,123	11,542,618	78,002	17,061	282
Belgien	4,608,345	61,345	50,752	1,118,177	523,225	100,804	76,579	535
	77,540,557	414,469	85,558	35,656,632	38,225,562	491,657	805,287	1,171
Dänemark	838,267	2,357	—	838,665	453,110	3,900	2,447	—
Schweden und Norwegen	3,271,785	19,854	—	1,063,396	427,601	57,459	4,356	188
Rußland	14,860,929	22,050	4,705	938,559	270,715	27,271	3,475	62
Frankreich	109,458	71,493	24,887	1,036,019	1,534,138	41,809	103,983	697
Neapel und Sicilien	6,546,998	67,018	3,500	7,297,770	4,651,493	2,620	200,966	643
Sardinien, Toscana Triest u. f. w.	11,848,362	231,846	741	38,402,718	18,905,453	58,039	69,537	894
Der Türkei, Ion. Inseln, Griechenland, Malta	10,900,340	22,500	139	63,331,356	22,484,894	243,898	1,239	386
Ägypten	794,147	810	—	8,949,864	528,717	80	40	14
Gibraltar und Spanien	102,463	169,400	192	14,071,738	6,060,148	113,308	2,797	593
Portugal, Madeira u. f. w.	942,012	82,711	4,259	28,202,991	12,972,050	39,814	12,224	559
Brasilien und Peru.	—	270,945	—	36,544,508	20,930,638	79,363	21,850	2,880
Mexico	—	33,752	—	843,957	4,854,988	33,536	—	98
Columbia	11,280	27,347	—	1,858,279	1,980,787	20,137	—	186
Brasilien u. andern Süd-Amerik. Ländern	27,264	276,325	3,235	71,790,018	44,624,737	615,537	38,361	7,259
Den Englich-Verbindlichen Vesteungen	17,095	78,265	73,795	13,451,643	20,362,120	506,836	15,053	5,514
Den Englich-Verbindlichen Vesteungen	33,711	112,181	2,060	14,605,445	15,272,782	125,580	11,680	3,090
Den Englich-Verbindlichen Vesteungen	—	42,087	—	7,175,051	11,202,219	25,308	—	758
St. Thomas	820,105	157,186	17,148	14,442,494	17,828,159	276,930	50,857	8,583
Den Englich-Versteungen in Nord-Amerika	50,682	526,016	197,429	11,206,813	16,479,388	655,433	301,672	14,363
Den Vereinigten Staaten von "	22,243,748	71,566	2,577	290,960,874	23,419,903	603,404	9,390	1,401
Sibirien	5,250,662	30,800	—	81,548,424	8,441,020	500	2,429	108
China, Manila und Sincapore	74,450	24,442	22,699	5,798,311	5,509,263	201,781	4,665	194
Mauritius und Batavia	89,979	17,187	726,999	6,809,369	7,813,924	161,694	177,014	3,437
Der Küste von Afrika und dem Cap	22,772	10,125	114,177	2,676,601	3,323,619	287,176	79,751	2,774
Australien	15,750	5,904	714	735,250	409,940	8,500	—	45
Neu-Seeland und den Südfre-Seeln.	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	156,412,816	2,788,666	1,285,954	760,359,775	308,967,368	4,681,660	1,919,076	55,877

Ort	Reinen- und Baumwollen- Waaren.	Reinen, nach dem Beufs.	Reinen, nach dem Maß.	Seinengarn und Fäden.	Wollen- und Baumwollen- Waaren.	Wollen- Waaren.	Baum- Waaren.	Baum- Garn.	Baum- und Baumwollen- Garn.
	£	£	£	£	£	£	£	£	£
Hamburg mit Einschluß v. Hannover u. Preußen	3,562	11,997	1,568,312	—	180,669	93,383	501,107	5,906,444	—
Holland	1,626	3,469	292,595	35,840	31,362	75,534	291,107	1,515,501	—
Belgien	—	3,423	40,670	—	32,395	16,019	105,842	390,620	—
Dänemark	5,188	18,889	1,901,577	35,840	244,426	184,936	898,056	7,812,565	—
Schweden und Norwegen	—	—	77,602	—	346	790	3,356	4,740	—
Frankreich	2,000	443	16,931	—	5,590	5,125	28,756	10,913	—
England	1,200	646	5,805	—	6,842	12,058	19,694	1,098,688	—
Neapel und Sicilien	1,725	65,201	55,621	7,008	86,597	15,366	83,689	55,882	—
Sardinien, Toscana, Triest u. f. w.	7,193	202	435,926	—	26,929	3,137	64,446	5,320	—
Der Türkei, von. Inseln, Griechenland, Maska	209,024	5,907	822,193	35,023	92,218	13,141	115,534	119,594	505
Ägypten	21,940	713	228,542	—	7,611	4,495	21,853	68	—
Gibraltar und Spanien	—	40	—	—	220	215	925	—	—
Portugal, Madeira u. f. w.	6,541	75,978	199,837	—	7,470	24,707	61,133	2,145	50
Chili und Peru	3,259	3,947	836,431	—	2,924	31,342	77,791	1,786	—
Mexico	40,263	2,330	4,322,408	1,890	59,438	149,550	208,633	800	—
Columbia	6,896	1,313	2,549,085	—	10,686	2,803	27,038	2,128	—
Brasilien u. andere Süd-Amerik. Ländern	14,481	372	510,327	—	462	5,258	11,884	741	—
Den Englisch-Westindischen Besitzungen	315,756	12,873	9,970,763	8,383	37,244	76,322	260,629	7,430	80
Den Englisch-Westindischen Besitzungen	116,512	55,524	5,806,438	5,883	7,277	23,477	25,490	61	561
Den Englisch-Westindischen Besitzungen	111,046	1,777	8,719,975	1,461	1,996	17,193	53,847	—	—
St. Thomas	133,293	—	3,760,006	1,621	1,560	2,939	9,449	—	—
Den Englischen Besitzungen in Nord-Amerika	55,018	5,671	2,767,370	96,645	56,975	217,477	280,027	30,005	12,980
Den Vereinigten Staaten von	234,286	14,834	21,183,245	26,748	505,429	171,239	583,740	109,467	7,920
Indien	1,730	3,516	358,702	300	6,817	23,682	81,698	1,757	532
China, Manila und Sincapore	—	4,017	206,245	—	10,286	104,789	311,192	448	—
Mauritius und Batavia	21	4,284	85,609	2,527	1,254	5,978	5,960	516	—
Der Küste von Afrika und dem Kap	6,573	21,180	39,232	1,930	3,677	48,288	19,832	1,269	108
Australien	16,101	64,568	199,021	1,206	11,607	109,704	39,819	1,269	—
Neu-See- und den Südsee-Inseln	—	173	63,672	—	1,456	1,679	3,946	96	—
Total	13,10,046	365,398	65,212,766	226,415	1,197,367	1,255,210	3,298,447	9,264,478	24,277

Ferner, Ausfuhr nach Ostindien:

Glatte Baumwollen-Waaren.....	66,327 Colli =	1,829,267 £
Gedruckte " "	3,241 " =	110,919 "
Twist	18,246,925 W =	909,965 "

c) Die wichtigsten Handelsplätze.

Londons Verkehr.

Für uns ist London vorzüglich wegen seines Handels mit Colonial-artikeln, die es in seinen großen Docks aufspeichert, wichtig.

Der Handel mit diesen Artikeln gestaltete sich im Jahre 1846 folgendermaßen:

	Zufuhr.	Ausfuhr.
Zucker, westindischer.....	69,350	140 Fässer.
do.	7,090	40 Tierces.
Mauritius-	413,740	70 Säcke rc.
britisch-ostindischer	548,020	1,000 Kisten, Säcke rc.
Manilla- rc.....	146,690	7,340 Säcke rc.
Java-.....	9,300	1,020 Körbe.
Havana-.....	76,210	52,500 Kisten.
Brasil-.....	13,810	10,180 "
fremde Muscovaden.....	6,650	4,830 Fässer.
Melassen, westindische	12,300	90 "
Caffee, britische Pflanzung.....	3,740	180 "
do. do.	2,990	320 Quarten u. Säcke.
Ceylon-.....	141,110	3,940 Säcke.
Mokka-.....	10,000	1,730 Ballen.
ostindischer	21,290	15,040 Säcke rc.
fremder.....	1,420	1,030 Fässer.
do.	78,440	37,660 Quarten u. Säcke.
Cacao, britische Pflanzung	6,900	1,220 Fässer u. Säcke.
fremder	3,000	2,900 Säcke.
Rum	21,260	9,060 Puncheons.
.....	7,730	7,510 Orbst.
Piment	7,160	5,460 Säcke.
Pfeffer, schwarzer	53,890	20,250 "
weißer	4,900	500 "
Ingwer, westindischer	3,070	70 Fässer rc.
ostindischer.....	5,100	6,900 Säcke rc.
Cassia lignea	14,890	13,440 Kisten.
Zimmt	4,600	4,100 Colli.
Nelken	1,120	560 "
Macis	250	290 "
Muskatnüsse	1,640	470 "
Reis, britisch-ostindischer	297,230	119,049 Säcke.
fremder.....	12,550	7,150 "
Salpeter, ostindischer	7,770	— Tons.
Chitt-Salpeter	920	— "

Großbritanniens und seiner Besitzungen Seeverkehr. 189

	Zufuhr.	Ausfuhr.
Blauholz	7,490	— Tons.
Gelbholz	3,130	— "
Indigo, ostindischer	28,158	— Kisten.
Cochinille	8,181	— Packen.
Lac Dye	1,969	— Kisten.
Baumwolle, amerikanische	22,90	2,440 Ballen
" westindische	3,380	— "
" ostindische	30,500	51,540 "

Werth der Ausfuhr von Metallen ab London und dem Clyde in dem Jahre 1846.

Der Metall-Export von London und dem Clyde ging nach folgenden Gegenden:

Wohin ausgeführt:	Kupfer.	Eisen.	Blei.	Zink.	Nick.	Zinn.	Stahl.
	£	£	£	£	£	£	£
Engl. Nordamerika	5,129	43,068	360	41	3,345	352	234
Engl. Westindien	5,840	29,103	2,067	753	1,351	1,701	122
Madras und Calcutta	109,022	32,861	744	2,096	423	—	449
Bombai	34,730	4,666	14	5,525	1,163	—	25
Ceylon	546	6,322	97	76	17	—	20
Neusüdwales	7,417	10,076	2,888	133	2,418	70	407
Vandiemensland	1,937	2,787	773	—	649	12	222
Südaustralien	—	1,238	100	—	267	—	115
Schwanenfluß	—	52	—	—	—	—	108
Neuseeland	505	100	115	—	30	—	10
Mauritius	7,029	4,783	1,885	190	6,203	10	40
Cap der guten Hoffnung und Algoa-Bai	285	5,193	2,036	325	1,510	—	147
St. Helena	10	31	40	—	—	10	—
Guernsey und Jersey	1,721	1,927	1,185	30	—	45	75
Gibraltar	1,368	1,722	—	15	320	627	—
Malta und den jonischen Inseln	1,892	1,811	86	—	1,849	532	—
Frankreich	9,040	106,902	—	—	1,252	11,628	7,178
Holland	20,529	62,552	266	1,540	6,953	4,443	407
Belgien	61,347	1,202	915	12	4,339	250	4,042
Deutschland, incl. Hanse- städte	36,475	61,308	655	—	18,291	4,945	141
Dänemark	50	7,164	—	60	563	116	—
Schweden und Norwegen	382	352	313	20	2,218	797	35
Rußland	10,182	17,040	5,020	—	7,120	17,935	—
Spanien	8,211	27,627	10	58	16,168	1,176	1,325
Portugal	8,363	13,376	82	—	2,665	923	23
Neapel und Sicilien	7,676	3,054	551	—	3,408	790	210
Oesterreich, incl. Triest u. Venedig	6,893	2,068	—	—	3,115	1,522	112

Wohin ausgeführt:	Kupfer.	Eisen.	Blei.	Zinn.	Blech.	Zinn.	Stahl.
	£	£	£	£	£	£	£
Toscana u. Sardinien, incl.							
Genua und Livorno . . .	25,262	16,886	62	269	16,027	1,551	755
Kirchenstaat	—	1,060	—	—	140	100	—
Madeira	20	1,976	—	—	177	—	—
Vereinigte Staaten	16,102	41,558	—	8,560	19,026	180	12,428
St. Domingo	—	650	20	—	—	—	—
Cuba	44	8,239	—	—	—	60	13
St. Thomas	1,938	2,278	—	—	37	30	—
Honduras	—	217	—	—	—	31	—
Columbia	—	45	—	162	30	—	—
Brasilien	24,011	1,993	140	30	3,524	1,460	378
Laplatastrom	—	690	—	—	250	—	—
Chili und Peru	382	1,580	—	—	48	84	28
Syrien und Palestina . . .	50	366	—	—	469	610	—
Türkei und Griechenland, incl. Syra und Smirna	50	4,212	80	—	4,640	12,482	—
Aegypten	513	839	26	—	512	613	35
China	3,714	2,172	99	—	20	—	—
Java, Sincapore und Manilla	14,276	7,291	195	—	400	—	2
Sierra Leona, Pernam- buco, Po und Cap C.							
Casle	225	1,336	717	530	—	30	—
Gambia	453	2,090	—	—	—	—	40
Azoren	142	997	—	—	28	—	16
Teneriffa und den cana- rischen Inseln	312	1,028	—	—	171	—	—
Küste von Afrika, incl.							
Algier	28	522	—	—	65	61	—
Südbsee	665	88	—	85	56	—	—
Total	434,756	546,501	21,541	20,613	131,247	65,176	92,142

Buenos-Ayres und Montevideo Häute, trockene....	18,528 Stück,
gesalzene....	20,483 "
Rio Grande.....	156,977 "
Brasil	16,957 "
Weßindische und Weßküsten.....	5,686 "
Nord-Amerikanische.....	5,357 "
New Süd-Wales.....	43,787 "
Cape.....	39,341 "
Afrikanische, River Gambia.....	7,203 "
Zanzibar.....	3,285 "
Barbar.....	2,706 "

Ostindische Dachsen- und Kuh-	1,261,220	Stück
" Büffel-	70,969	"
" Java-	27,550	"
Continental-	1,620	"
Russische Kips-	39,500	"
Rohhäute von Süd-Amerika	34,490	"
" von Deutschland zc.	43,520	"

Liverpools Verkehr.

Liverpool ist der größte Baumwollen-Markt der Welt, namentlich für die nordamerikanischen Sorten.

Zugeführt wurden im Jahre 1846:

Nord-Amerikanische... 932,274 Ball.	Sonst. Süd-Amerikan.	
Pernambuco zc. 20,067 "	und Westindische ...	7,113 Ball.
Bahia und Magaio .. 21,789 "	Ägyptische	59,370 "
Maranhan	Surate und Madras ..	49,414 "
Surinam u. Demarara 977 "	Bengal	17 "
Barbadoes	Summa	1,134,244 Ball.
901 "		

Im Ganzen wurden also zugeführt 1,134,244 Ballen und dagegen ausgeführt 136,300 Ballen.

Glasgows Verkehr.

Glasgow importirt ziemlich viel Baumwolle und exportirt bedeutend Eisen, welches durch einen Betrieb von ca. 100 Hochöfen gewonnen wird.

An Baumwolle wurden im Jahre 1846 zugeführt:

Amerikanische..... 41,690 Ball.	Westindische	300 Ball.
Demarara..... 370 "	Ostindische.....	9,790 "

Von Eisen

Betrag der Vorrath Ende 1846	145,000	Tons.
Erzeugt wurden 1847	540,000	"
Disponibel	685,000	"
davon:		
Versciff-	370,365	"
Für Consum und nicht versciff-	224,635	"

Die Verschiffungen im Jahre 1847 fanden nach folgenden Gegenden statt:

nach Frankreich	24,836	Tons	nach diversen Plätzen ...	2,276	Tons
" Holland	21,942	"	küstenweise	227,000	"
" Dänemark und Nor-			nach Deutschland	29,329	"
wegen	3,220	"	davon:		
" Rußland	850	"	nach Stettin	12,067	"
" Belgien	376	"	" Hamburg u. Altona	10,265	"
" Italien	5,672	"	" Bremen	1,466	"
" Spanien und Por-			" Rendsburg	1,439	"
tugal	1,986	"	" Triest	594	"
" Amerika	52,878	"	" diversen Plätzen ...	3,498	"

Aus vorstehendem Verzeichnisse sieht man, wie bedeutend der Eisenexport Glasgow's nach Deutschland ist. Glasgow schickt uns übrigens auch von allen großbritannischen Plätzen das meiste Eisen.

Hulls Verkehr.

Hier erwähnen wir nur den Huller Twist-Export speziell, da wir seinen Manufacturwaaren-Export früher in Einschuß mit dem von London u. s. w. erwähnt haben. Hull macht von allen englischen Plätzen die meisten Manufacturwaaren-Sendungen nach Deutschland. Leinen und Leinengarne, ab und an auch baumwollene Manufacturen sehen wir auch von anderen englischen und schottischen Plätzen zu uns kommen; Hull versorgt uns aber ganz vorzüglich mit Baumwollen-Geweben und Garnen.

An Twisten exportirte Hull:

n a ch	1847.	1846.
Hamburg.....	35,123 Ballen	42,721 Ballen
St. Petersburg	13,739 "	15,456 "
Rotterdam	11,945 "	16,977 "
Antwerpen	3,339 "	5,472 "
Zwolle	4,427 "	7,412 "
Kampen.....	1,405 "	2,199 "
Leer	3,165 "	4,597 "
Amsterdam	783 "	938 "
diversen Plätzen.....	7,184 "	8,037 "

Summa..... 81,110 Ballen 103,812 Ballen

Im Jahre 1847 also 22,702 Ballen weniger, welches wohl hauptsächlich der Theuerung der Lebensmittel, der Geldnoth und ähnlichen Ursachen, welche den Verbrauch einschränkten, zuzuschreiben ist.

Wir enthalten uns der weiteren Reflexionen über den Wollenverkehr Großbritanniens und lassen die Zahlen der statistischen Nachweisungen selbst reden. Wir führen keine Vergleichung mit anderen Jahren auf, weil dergleichen mehr verwirrt als nützt, da jedes Geschäftsjahr ein anderes ist, ein altes nie wiederkommt und der praktische Zweck einer allgemeinen Handelsstatistik schon vollkommen durch Betrachtung der Handelszüge eines Jahres erreicht wird, und beschränken wir uns auf die Bemerkung, daß die britische Industriekraft sich von Jahr zu Jahr bedeutender entwickelt hat, daneben aber auch ihr in den Industriekräften von Deutschland, Belgien und Nordamerika schlimme Concurrenten erwachsen sind. Deutschlands Industrie, welche sich immermehr im Inlande Absatz verschafft, wird auch an auswärtigen Plätzen sich einen größeren Markt erobern, sobald sie mit dem Verstande, mit der Solidität und mit der Billigkeit im Preise ihre Producte anfertigt wie die englische es thut.

f) Die Colonien.

Der Verkehr des britischen Nordamerika's.

Hier erwähnen wir Canada, mit den Städten Quebeck und Montreal, welches ein schlimmer Concurrent Deutschlands in Bauholz, Getreide und Mehl auf großbritannischen Plätzen ist.

In Quebeck kamen im Jahre 1846 an:

1439 Schiffe..... v. z. 573,208 Tonnen.

Von Quebeck und Montreal wurden in demselben Jahre exportirt:

1563 Schiffe..... v. z. 592,577 Tonnen.

Montreal verschiffte in diesem Jahre nach Großbritannien:

Mehl	706,284 Fäſſchen	Erbsen	113,469 Minots
Weizen	452,743 Minots	Pottasche	13,054 Fäſſchen

Verkehr von Britisch-Ostindien.

Bombay, die größte Handelsstadt und der beste Hafen in Vorderindien, hat noch eine größere Wichtigkeit in der neuesten Zeit dadurch bekommen, daß es der Endpunkt der schon früher erwähnten englisch-ostindischen Ueberland-Post geworden ist.

Der Handel des Platzes stellte sich im Jahre 1846 folgendermaßen:

Einfuhr:

Kupfer	28,711 Ctr.	Baumwoll.-Waar., gef..	182,442 Stück
Eisen	48,283 "	do. gebf. u. ungebf.	2,234,628 "
Blei	2,211 "	Garne	3,819,121 ℔
Stahl	18,169 "	Wollen-Waaren	16,554 Stück
Zink	27,577 "	Vier	8,515 Fäſſer
Quecksilber	45,335 ℔	Cochenille	81,374 ℔
Zinn	1,834 Kisten	Safran	66,155 "

Die Ausfuhr nach England hat sich, ausgenommen Wolle und Elfenbein, durchgehends verringert.

Ausfuhr nach England im Jahre 1846:

Baumwolle	137,564 Ballen	Pfeffer	46,258 Ctr.
Caffee	1,529,900 ℔	Wolle	4,626,470 ℔
Indigo	55,928 "	Elfenbein	6,103 Ctr.

Gesamtwertb der Einfuhr = 52,804,250 Rupien

" " Ausfuhr = 67,433,100 "

Calcutta, Hauptstadt der Präsidentschaft Bengalen. Wir machen hier nur auf einen der wichtigsten Handelsartikel auf den Indigo aufmerksam.

Die Indigo-Ausbeute und Ausfuhr Bengalens, namentlich Calcutta's, war:

	Erndte.	Ausfuhr.
1841/42	126,600 Maunds	121,781 Maunds
1842/43	79,000 "	90,600 "
1843/44	172,250 "	165,865 "
1844/45	143,208 "	140,938 "
1845/46	127,864 "	115,504 "
1846/47	98,850 "	105,000 "

Von den deutschen Plätzen scheint vorzüglich Triest berufen zu sein, in Zukunft als Indigomarkt in Europa eine bedeutende Rolle zu spielen.

Singapore, bedeutendster Freihafen in den ostindischen Gewässern. Im Verwaltungsjahre 1845/46 wurden für 26,616,448 Rupien Waaren hier ein- und für 21,162,987 Rupien wieder ausgeführt. Singapore hat sich seit der kurzen Zeit des Bestehens seiner Freihafeneinrichtungen zu einem Centralpunkt des Handelslebens der Sunda-Inseln aufgeschwungen. Namentlich ist der Verkehr der Chinesen, welche als Auswanderer die ganze große Inselgruppe überziehen und im lebhaften Verkehre mit ihrem alten Vaterlande zu bleiben pflegen, in Singapore sehr bedeutend. Für den deutschen Handel und die Schifffahrt ist Singapore besonders wichtig, weil es einen passenden Stationsplatz den Schiffen bietet, welche in der europäischen Fahrt aus den indischen Gewässern in die chinesischen wollen oder umgekehrt. Unsere China-Fahrer pflegen regelmäßig Singapore anzulaufen.

Im Verwaltungsjahre 1846/47 liefen hier 790 europäisch getakelte Schiffe ein, darunter befanden sich:

Niederländer .123 Sch. v. z.	18,947 Ton.	Franzosen.... 14 Sch. v. z.	4,214 Ton.
Amerikaner .. 27 " " "	11,640 "	Portugiesen... 7 " " "	2,302 "
Oesterreicher .. 1 " " "	330 "	Spanier..... 16 " " "	4,490 "
Bremer 3 " " "	800 "	Schweden 5 " " "	1,419 "
Hamburger... 14 " " "	4,068 "	Dänen 7 " " "	2,035 "
Preußen 1 " " "	600 "	Russen 1 " " "	330 "
Belgier 2 " " "	1,140 "	Engländer... 531 " " "	162,462 "

Von den aufgeführten Schiffen fuhren, wie sich bestimmt vermuthen läßt, Bremer, Hamburger, Preußen, mehrere der Schweden und als Dänen aufgeführte Schleswig-Holsteiner für Rechnung von Hamburger und Bremer Häusern.

Exportirt wurden nach den Hansestädten im Jahre 1846 an einigen

Hauptartikeln:

Gambier.....	6350 Piculs	Zinn.....	1250 Piculs
schwarzer Pfeffer.....	6310 "	Stuhrohr.....	550 "
Reis.....	5450 "	weißer Pfeffer.....	260 "
Perlsago.....	2370 "	Camphor.....	220 "
Japanholz.....	1980 "	Gummi Guttä.....	43 "
Cassia.....	1825 "		

Im Jahre 1847 an ferneren Artikeln noch:

5029 Pic. Zucker, 179 Pic. Hörner, 400 Pic. Cutch u. a.

Freuen muß es uns, so überall dem kaufmännischen Unternehmungsgeiste unserer Hauseaten zu begegnen. Man lasse die Thatfachen sprechen, werse seine Blicke auf die Freihäfen der Welt, sehe ihren Verkehr, ihr eben so kluges wie energievollcs Handeln, und man wird von Irrthümern zurückkommen, nach welchen unsere deutschen Freihäfen durch Zollbarrieren geschlossen werden sollen.

In Singapore kamen an:

aus europäischen Continental-Häfen.....	29 Schiffe
" " Britischen "	65 "
" chinesischen Häfen	111 "

Außer diesen europäisch getakelten Schiffen trafen noch 2304 asiatisch getakelte v. z. 68,160 Tonnen ein.

Alben. Diesen Hafenplatz am rothen Meere erwähnen wir, weil er als Stationsort der englisch-ostindischen Ueberlandpost für uns von großer Bedeutung geworden ist.

Schiffahrt im Jahre 1844/45.

Angekommen 58 Schiffe v. z. 24,170 Tonnen, darunter:

Engländer.....	52
Nordamerikaner.....	5
Franzosen.....	1

Abgegangen 56 Schiffe v. z. 23,329 Tonnen, darunter:

Engländer.....	49	Franzosen.....	1
Nordamerikaner.....	4	Araber.....	2

Man bemerke wohl die Nordamerikaner, die in diesem Winkel der Erde, so entfernt von ihrer Heimath, sich sehen lassen, und schlicße dreist daraus, daß in diesen Gewässern noch Handelsbranchen zu cultiviren sind, bei denen sich viel Geld verdienen läßt.

Küstenfahrer kamen 383 in Alben an.

Hauptgegenstände der Einfuhr 1844/1845 waren:

Cassée.....für	60,000 Fl.C.-M.	Baumwollen-Waaren	128,700 Fl.C.-M.
Datteln....."	17,400 "	Schnupstabacke.....	19,000 "
Reis....."	85,900 "	Geistige Getränke...	79,000 "

Schließlich erwähnen wir noch die englischen Colonien der Neuesten Welt auf New-Holland, weil sie der Erzeugung ihrer Bodenproducte wegen, welche immer mehr auf den Märkten des Mutterlandes erscheinen, schlimme Concurrenten unserer Ostseeprovinzen geworden

Weizen	1,211,099	Bush.	Taback	3,985	Etr.
Maiz	499,122	"	Heu	28,164	Tonn.
Gerste	175,407	"	Viehstand: Pferde	82,303	Stück.
Hafer	88,193	"	Hornvieh	1,318,022	"
Roggen	4,100	"	Borsienvieh	60,098	"
Gerste	775	"	Schafe	6,202,031	"
Kartoffeln	19,906	Tonn.			

Die Einfuhr hatte einen Werth von.....	1,233,854 £
„ Ausfuhr „ „ „	1,555,986 „

An keinem Orte der Erde sieht man die gewaltigen Resultate eines freien Verkehrs und der durch keine Vorurtheile in ihrer Entwicklung gehemmten Geisteskräfte der Menschen so, wie in den britischen Colonien New-Hollands. Wenn wir die fabelhaft schnelle Entfaltung europäischen Lebens und europäischer Cultur eines Hafens von Adelaide, einer Verbrecher-Colonie von Sidney, betrachten, wahrlich, wir Europäer müssen uns schämen, daß wir uns von unseren Kindern jenseits des Oceans so haben überflügeln lassen, denn auch von allen den guten Einrichtungen des freien Nordamerika's verstanden wir bis jetzt gar wenig zu benutzen, stehen aber wohl im Begriff, das Schlechteste, was Nordamerika als Ausgeburt des finsternen, fanatischen Geistes eines schändlichen Methodisten-Pfaffen erzeugt hat, in unser Staatsleben einzuführen, um durch Zellengefängnisse die Leute zum Wahnsinn zu bringen, während hochherzige Menschenliebe dieselben gemeingefährlichen Verbrecher drüben auf jener Insel der neuesten Welt durch nützliche Thätigkeit und Umgang mit thätigen Menschen in Gottes freier Natur zu nützlichen und guten Staatsbürgern macht. Betrachten wir beständig mit Aufmerksamkeit die politischen und merkantilischen Operationen des lebensklugen und practischen Englands, wir können viel daraus lernen, die trockene Prosa dieses Speculanten wird uns den Weg zur eigenen Nationalgröße zeigen, und die Großartigkeit britischer Staatsunternehmungen und der Anstand, mit welchem sie ausgeführt werden, sei uns ein Zeichen, daß wir dann erst eine Nation mit Würde und Anstand in der Welt aufzutreten vermag, wenn ihre Bürger politisch frei sind und gerechten Grund haben, nationalstolz zu sein.

Hollands und seiner Besizungen Seeverkehr.

Das Königreich der Niederlande oder Holland, wie das Reich kurzweg bezeichnet wird, bildet seiner maritimen Lage nach das natürliche Vorland der deutschen Rheinprovinzen und Westphalens. Von einer thätigen arbeitsamen Nation bewohnt, mit großen Capitalisten und guten Seeschiffen ausgerüstet, könnte es auch Bedeutendes für sein Hinterland leisten, wenn nicht die ganze Staatsmaschine durch ein unglückseliges Finanzsystem an den Bewegungen, wie sie der ewig sich ändernde Welt-handel in so reichlichem Maasse fordert, gehindert würde. Der Staat ist tief verschuldet und entnimmt die Gelder zur Deckung seiner Staatsschulden und laufenden Ausgaben, wenn er Anleihen zu machen hat, seinen großen Capitalisten. Die Hauptressourcen für den Staatsschatz liegen, außer in den Landessteuern, von denen die Einwohner fast erdrückt werden, hauptsächlich in den ostindischen Staatsdomänen, welche Zucker, Caffee, Reis und Gewürze produciren. Diese Producte müssen den Gläubigern verpfändet werden, und diese zwingen dem unglücklichen Schuldner immer mehr Concessionen ab, die, wenn sie auch noch so hart das holländische Volk drücken mögen, von der Regierung jenen zugestanden werden müssen, um einen auf Zahlung dringenden Gläubiger vorläufig zu befriedigen.

So ist im Grunde Holland ganz in die Hände seiner Staatsgläubiger gegeben, und mit Holland über Aenderung seiner Handelspolitik unterhandeln, ist nichts Anderes, als um Concessionen bei seiner monopolisirten Maatschappij, welche die Hauptgläubiger des Staates in sich faßt, nachsuchen. An den Sonderinteressen dieser Gesellschaft werden denn auch alle Handelsverträge mit fremden scheitern, welche das Monopol derselben antasten wollen. Was kümmert es dem hartherzigen Geldaristokraten, wenn das Volk zu Grunde geht. Sein Säckel wird ja gefüllt. Deutschlands Handelspolitiker und Finanzmänner werden sich vergebens abmühen, diese holländischen Rechenmeister durch in Aussicht gestellte Vortheile für die Zukunft, Nachtheile für den Augenblick übersehen zu machen. Bedauerlicher Umstand für Deutschland, viel bedauerlicher noch für Holland. Beide Völker würden großen Gewinn davon haben, wenn der natürliche Gang des Welthandels nicht mehr durch ihre beiderseitigen Handels-, Schifffahrts- und Zollgesetze gehindert würde und ein gemeinschaftlicher Handels- und Schifffahrtsbund beide umschlöffe; aber die Hindernisse, welche demselben entgegen treten, sind so unüberwindlich, daß im gewöhnlichen Laufe der Dinge sie nicht zu beseitigen sein werden. Nur durch eine gänzliche Umwälzung der bestehenden Verhältnisse ist hier noch zu helfen.

Aus dem Handel Hollands heben wir Folgendes hervor:

a) Gesamt-Einfuhren Hollands im Jahre 1846.

Baum- oder Olivenöl ..	539 Kisten	Nelken.....	2,811 Säcke
" " ..	326 Körbe	Palmöl.....	700 Tonn.
" " ..	370 Fässer	Pfeffer	1,677 Ballen
Baumwolle	12,524 Ballen	Pottasche	3,163 Fässer
Blei.....	17,052 Blöcke	Quercitron.....	45 "
Branntweine:		Reis, Java-	98,289 Ballen
Weingeist	364 Fässer	" amerikan.	3,922 Fässer
Branntwein.....	21 "	Roggen.....	44,791 Last
Arrac	480 Läger	Rosinen	12,761 Kistch.
Rum	199 PUNCH.	"	8,192 Fässer
Buchweizen	3,045 "	"	1,771 Matt.
Cacao	984 Ballen	Salpeter.....	70 Ballen
"	5 Fässer	Taback, amerik.	10,523 Fässer
Caffee, ostind.	397,954 Ballen	" Stengel	795 "
" afrikan.	22 "	"	159 Ballen
" "	11 Fässer	" westindischen ..	6,597 "
" Surinam-	120 "	" Java-	28,066 "
" "	1,145 Ballen	" Manilla-	424 "
" westind.	1,825 "	Talg	1,996 Fässer
" u. Brasil-	236 "	Tamarinde.....	191 "
Cochenille	428 Kisten	Terpentin	1,053 "
"	42 Ser.	Thee	37,836 Kisten
Corinthen.....	228/1 Booth	Theer	3,313 Tonn.
"	80/2 "	Thran, Leber-	16,255 "
"	179/3 "	" Südsee-	9,775 Hect.
Curcumä	400 Ballen	Wein, Bordeaux-	3,505 Orh.
Farbehölzer: Blau-	900 Tonn.	" Languedoc-	1,217 Fässer
Gelb-	270 "	" Oporto-	64 Pipen
Sapan-	200 "	" Teneriffa-	189 "
Rio de la Hacha-	560 "	" Madeira-	3 "
Lima Nicaragua-	150 "	" spanischer	954 "
Roth Sandel-	269 "	" "	154 Fässer
Platt Sandel	280 "	" "	110 Booth
Kam-	50 "	Weizen	15,577 Last
Brasil-	16 "	Wolle	1,900 Ballen
Gerste	3,344 Last	Zinn	64,151 Blöcke
Harz	3,600 Fäsch.	Zimmt	371 Kisten
Häute	181,625 Stück	"	292 Pack.
Indigo	8,336 Kisten	Zucker, Java-	209,395 Can.
"	11 Ser.	" Java-	3,342 Säcke
Jugwer	395 Kisten	"	295 Kisten
Ruhhaar	1,489 Ballen	" Surinam-	15,828 Fässer
Kupfer	15,422 Blöcke	" "	68 Kisten
Macis	7 Kisten	" Havana-	14,825 "
"	466 Fässer	" Brasil-	2,825 Säcke
Muscadnüsse	1,116 "	" "	1,032 Kisten
Nelken.....	55 "	" "	436 Fäsch.

Diese Zufuhren kamen in 2833 Schiffen, worunter 5 von China und Manilla, 122 von Java, 6 von Süd-Amerika, 55 von niederländ. Westindien, 14 von Westindien, 33 von Nord-Amerika, 4 von Afrika, 101 von Italien, Levante, Schw. Meer, 31 von Spanien und Portugal, 36 von Frankreich, 12 von Liverpool, 64 von London, 477 von Russland, 371 von Preußen, 429 von Hamburg, Bremen u.

Die Schifffahrt Hollands stellte sich in demselben Jahre an den Hauptverkehrsplätzen folgendermaßen:

Zu Amsterdam kamen an im Ganzen 2822 Schiffe, darunter:

von Alexandrien in Aegypten	4 Schiffe	von London	64 Schiffe
" Altona	14 "	" Lübeck	2 "
" Anclam	10 "	" Malaga	4 "
" Archangel	96 "	" Mazatlan u. Valparaiso	1 "
" Arenbal	23 "	" Memel	19 "
" Baltimore	9 "	" Narva	37 "
" Charleston	1 "	" Newcastle	113 "
" China	4 "	" Newyork	12 "
" Curacao	5 "	" Neworleans	2 "
" Danzig	147 "	" Odessa	36 "
" Demmin	11 "	" Oporto	7 "
" Drammen	130 "	" Palermo	1 "
" Drontheim	4 "	" St. Petersburg	181 "
" Emden	19 "	" Pillau	18 "
" Flensburg	11 "	" Riga	114 "
" Galacz	1 "	" Rostock	42 "
" Genua	11 "	" Smyrna	8 "
" Glückstadt	11 "	" Stettin	54 "
" Hamburg	296 "	" Stockholm	13 "
" Hammerfest	6 "	" Südsee	1 "
" Havana	11 "	" Sunderland	111 "
" Hull	62 "	" Surinam	42 "
" Java	116 "	" Taganrog	1 "
" Königsberg	96 "	" Teneriffa	1 "
" Kopenhagen	7 "	" Triest und Fiume	10 "
" Leer	16 "	" Venedig	8 "
" Liverpool	12 "	" Windau	20 "
" Lissabon	4 "	" Wismar	33 "
" Livorno	7 "	" Zante	1 "

Außerdem von vielen anderen Orten, namentlich deutschen und dänischen Getreideplätzen, schwedischen und norwegischen Holzplätzen, russischen Getreideplätzen, englischen Kohlenplätzen, französischen und spanischen Wein- u. Plätzen.

Zu Helvoet und Brielle kamen 2683 Schiffe an, darunter:

von China	2 Schiffe	von Padang	1 Schiff
" " u. Batavia	1 "	" Arica	1 "
" Java	52 "	" Rio de Janeiro	1 "

von Surinam	9 Schiffe	von Frankreich	178 Schiffe
„ Aricibo	1 „	„ Großbritannien.....	1406 „
„ St. Domingo	1 „	„ Archangel.....	73 „
„ Savanilla	3 „	„ St. Petersburg.....	87 „
„ Havana.....	5 „	„ Riga.....	131 „
„ d. Vereinigten Staaten	46 „	„ Königsberg	34 „
„ Levante u. schwarz. Meer	54 „	„ Danzig	24 „
„ Spanien u. Portugal..	75 „	u. s. w.	

Zu Schiedam kamen 445 Schiffe an, darunter 385 mit Getreide. — Zu Brouwershaven kamen 129 Schiffe an, darunter 47 von Java für Rotterdam.

b) Besondere Handelsbranchen.

Von den einzelnen Geschäftsbranchen Hollands erwähnen wir zuerst das hervorragendste Geschäft, den

Kaffeehandel.

Er befindet sich fast gänzlich in den Händen der Maatschappij. Die Zufuhren, Verkäufe und Vorräthe bei derselben betrugen in den holländischen Häfen:

Zufuhren.		Verkaufungen.	
	541,500 Ball. und — Fässer.		547,521 Ball. und — Fässer.
1836	541,500 Ball. und — Fässer.		547,521 Ball. und — Fässer.
1837	642,300 „ „ 316 „		659,341 „ „ 200 „
1838	694,300 „ „ 1,555 „		694,800 „ „ 1,671 „
1839	768,500 „ „ 5,218 „		700,061 „ „ 3,777 „
1840	897,100 „ „ 7,373 „		864,600 „ „ 8,525 „
1841	966,880 „ „ 3,769 „		977,343 „ „ 2,823 „
1842	956,600 „ „ 702 „		925,730 „ „ 735 „
1843	1,068,200 „ „ — „		1,015,891 „ „ 202 „
			wovon aufgeh. 204,000 Ball.
1844	1,032,500 „ „ — „		1,017,791 Ball.
			162,000 „ aus der Hand.
			150,000 „ aufgeh.
			788,609 „
1845	909,700 „ „ — „		wovon aufgeh. 180,000 Ball.
			330,451 Ball. aus der Hand.
1846	729,700 „ „ — „		699,426 „
			Vorrath ult. December.
			1836.....213,000 Ball. und — Fässer.
			1837.....196,000 „ „ 116 „
			1838.....195,500 „ „ — „
			1839.....264,000 „ „ 1,441 „
			1840.....290,000 „ „ 289 „
			1841.....279,500 „ „ 235 „
			1842.....309,906 „ „ 202 „

1843.....	557,200 Ball. und	— Fässer.
	incl. 204,000 Ballen aufgeh.	
1844.....	560,000 Ball. und	— Fässer.
	incl. 150,000 Ballen aufgeh.	
1845.....	530,700 Ball. und	— Fässer.
1846.....	561,100 " "	" "
	incl. 202,000 Ballen aufgeh.	

Bei Privaten wurden in den holländischen Häfen angebracht: 40,000 Ballen Java- und Sumatra-Caffee, gegen 88,000 Ballen im Jahre 1845.

Der Vorrath bei der Handels-Gesellschaft war ult. December 1846, wie vorstehend erwähnt, 561,100 Ballen, also ca. 30,000 Ballen größer als Ende 1845.

Die Caffeemärkte liegen in Rotterdam und Amsterdam, wo die Maatschappij ihre großen Auctionen hält. Bittere Klagen werden aber über das Manöviriren der Verkäufer bei diesen Auctionen geführt. Die Maatschappij setzt nämlich ein Minimum, unter welchem nicht verkauft werden soll. Nun ist sie in dem Wahne befangen, noch beständig, ungeachtet aller auswärtigen Concurrenz, den Caffeemarkt der Welt monopolisiren zu können, und setzt darum die Verkaufspreise so hoch, daß ansehnliche Quantitäten unverkauft bleiben, welche dann später von den Eigern zu niedrigen Preisen, unter Firma beschädigter Waare, verschleudert werden, wodurch jedes Vertrauen zu dem Artikel verloren geht und zum eigenen Nachtheile der Verkäufer der Markt verdorben, statt gehoben wird.

Getreidehandel.

Fremde Zufuhr nach Amsterdam:

1847.	1846.		1847.	1846.	
Weizen	16,627	15,450 Last.	Bohnen	234	559 Last.
Roggen	40,224	49,515 "	Kartoffeln	858	32,565 "
Gerste	3,478	3,723 "	Graupen	1,764	1,949 "
Buchweizen	2,574	2,707 "	Mehl	14,353	9,556 "
Hafer	59	— "	Reis	72,004	76,457 "
Erbsen	549	1,851 "			

Fremde Zufuhr nach Rotterdam und Schiedam.

1847.	1846.		1847.	1846.	
Weizen	8,740	4,970 Last.	Bohnen	unbest.	unbest. Last.
Roggen	42,014	41,185 "	Mais	584	" "
Gerste	9,451	9,125 "	Kartoffeln	unbest.	" "
Buchweizen	1,280	1,430 "	Graupen	"	" "
Hafer	43	— "	Mehl	"	" "
Erbsen	unbest.	unbest.	Reis	"	" "

Gesamttzufuhr.

	1847.	1846.		1847.	1846.
Weizen	25,367	20,420 Last.	Bohnen	234	559 Last.
Roggen	82,238	90,700 "	Mais	584	— "
Gerste	12,929	12,848 "	Kartoffeln	858	32,565 "
Buchweizen	3,854	4,137 "	Graupen	1,764	1,949 "
Hafer	104	— "	Mehl	14,353	9,556 "
Erbsen	549	1,851 "	Reis	72,000	76,457 "

Aus- und Durchfuhr von Amsterdam.

	1847.	1846.		1847.	1846.
Weizen	8,365	7,020 Last.	Bohnen	414	185 Last.
Roggen	14,334	24,500 "	Mais	—	unbest. "
Gerste	1,692	1,065 "	Kartoffeln	—	" "
Buchweizen	378	275 "	Graupen	—	" "
Hafer	208	— "	Mehl	5,196	" "
Erbsen	593	308 "			

Aus- und Durchfuhr von Rotterdam und Schiedam.

	1847.	1846.		1847.	1846.
Weizen	5,118	2,590 Last.	Bohnen	—	unbest. Last.
Roggen	15,927	15,350 "	Mais	584	" "
Gerste	2,023	2,080 "	Kartoffeln	—	" "
Buchweizen	80	80 "	Graupen	—	" "
Hafer	1,006	— "	Mehl	364	" "
Erbsen	—	unbest. "			

Gesamt-Aus- und Durchfuhr von Amsterdam, Rotterdam und Schiedam.

	1847.	1846.		1847.	1846.
Weizen	13,483	9,610 Last.	Bohnen	414	185 Last.
Roggen	30,261	39,850 "	Mais	584	unbest. "
Gerste	3,715	3,145 "	Kartoffeln	—	" "
Buchweizen	458	355 "	Graupen	—	" "
Hafer	1,214	— "	Mehl	5,560	" "
Erbsen	593	380 "			

In den letzten 13 Monaten, bis 31. December 1847, wurden in allen Häfen Hollands

	eingeführt:	ausgeführt:
Weizen	24,800 Last	74,480 Last
Roggen	164,900 "	37,842 "
Gerste	25,100 "	9,840 "

Nach Durchschnittsberechnungen erzeugen die Niederlande jährlich:

Weizen	42,832 Last	Buchweizen	33,007 Last
Roggen	95,875 "	Hafer	82,141 "
Gerste	43,393 "		

und brauchen für den Consum an fremdem Getreide:

Weizen	6,435 Last	Gerste	4,733 Last
Roggen	26,166 "	Buchweizen	2,051 "

Dagegen ergibt sich bei Hafer eine Erzeugung über Landesbedarf von 8273 Last.

Das Getreide-Geschäft Hollands ist lange das nicht mehr, was es früher war, denn die Zollmaßregeln und der Monopoliengeist der holländischen Staatsverwaltung trieb es von seinen alten Plätzen nach freieren Orten, z. B. den deutschen Hansestädten u. a.

Der Verkehr der Niederlande mit Deutschland im Jahre 1846 repräsentirt etwa folgende Werthe:

a) Die Einfuhr:

von Hamburg	4,070,223 Flor.	von Mecklenburg	1,323,266 Flor.
" Hannover	4,276,450 "	" Oesterreich	1,222,257 "
" Bremen	1,912,173 "	" Zollverein	4,393,213 "
" Lübeck	56,684 "	Summa	17,254,266 Flor.

b) Die Ausfuhr:

nach Hamburg	10,281,552 Flor.	nach Mecklenburg	319,365 Flor.
" Hannover	1,996,226 "	" Oesterreich	2,553,373 "
" Bremen	984,298 "	" Zollverein	94,118,511 "
" Lübeck	62,031 "	Summa	110,315,356 Flor.

Rotterdam und Amsterdam, in denen sich das Handelsleben ganz Hollands concentrirt, sind auch für Deutschlands Rheingegenden die wichtigsten Importeurs von Colonialartikeln und Fischereiprodukten.

Von Amsterdam ab gingen den Rhein hinauf:

	1845.	1846.
Caffee	247,889 Ctr.	237,192 Ctr.
Robzucker	183,606 "	217,349 "
Meliss	37,676 "	20,430 "
Lumpen	— "	212 "
Candies	5,068 "	2,848 "
Gewürze	2,520 "	3,681 "
Taback, holländischer	3,970 "	4,572 "
amerikanischer	31,024 "	30,405 "
Puertorico und Barinas	7,247 "	7,223 "
Stengel	19,922 "	16,806 "
fabricirter	3,191 "	2,694 "
Häute, gefalzene	2,072 "	2,172 "
trockene	11,125 "	7,730 "
Baumwolle	45,709 "	48,866 "
Reis	21,904 "	25,598 "
Materialwaaren	1,482 "	1,730 "
Drogueriaaaren	5,063 "	7,337 "

Starke Getränke	4,343 Ctr.	5,890 Ctr.
Getreide	81,914 "	1,394,272 "
Rüb- und Leinöl	26,993 "	29,611 "
Thran-, Südsce- und Leber	49,198 "	45,399 "
Theer	14,200 "	5,729 "
Indigo	4,508 "	4,449 "
Krapp	216 "	3,172 "
Samen	75,359 "	11,129 "

Von Rotterdam ab wurden 1846 direct den Rhein hinauf an Gütern versandt:

Caffee	12,180,779 ℔	Reis	5,405,891 ℔
roher Zucker	11,608,901 "	Salpeter	1,082,206 "
raffinirter dito	351,502 "	Thran	2,652,684 "
Taback	3,464,885 "	Meerkrapp	1,412,958 "
Thee	21,105 "	Schmack	1,170,337 "
Getreide	44,093,297 "	Eisen	14,011,766 "

Im Uebrigen verweisen wir bei diesem Verkehre auf das, was wir beim Schiffsahrtsverkehre Cölns gesagt.

Die Thätigkeit der ostindischen Handelsgesellschaft, welche sich über das ganze Geschäftsleben Hollands verbreitet, verdient schließlich noch einer besondern Erwähnung.

Im Jahre 1846 kamen für Rechnung der holländisch-ostindischen Handelsgesellschaft in 179 Schiffen:

736,887 Ballen Caffee,	13,172 Kisten Indigo,
322,321 Kanaster und	8,133 " Java-Thee,
745 Kisten Zucker	105,983 Scheiben Zinn u. f. w.

Verkauft wurden:

für 17,300,000 Flor. Caffee	für 2,000,000 Flor. Zinn,
" 19,330,000 " Zucker,	" 150,000 " Cochenille,
" 183,000 " Thee,	" 813,000 " Gewürze,
" 4,316,000 " Indigo,	
Gesamt-Abfab	44,340,000 Flor.
gegen 1845	51,625,000 "

Ausfuhr nach Ostindien 1846:

für 8,543,000 Flor., darunter	
für 4,145,000 Flor. weiße, ordin. Baum-	für 29,600 Flor. Tuch,
wollenzeuge,	" 103,000 " Manufacte,
" 230,000 " gedruckte dito,	" 10,000 " ind. Geschirre,
" 517,000 " gefärbte dito,	" 173,000 " Caffeesäcke.
" 103,000 " rothe Abrien u. Warne	
Fracht bezahlt, Einfuhr 56,002 Last =	10,722,000 Flor.
Ausfuhr	175,300 "
Versicherungsprämien	1,096,000 "

c) Verkehr der Colonien.

Von den holländischen Colonien, deren Producte auf unseren Märkten eine so bedeutende Rolle spielen, zeichnet sich bekanntlich die Insel Java durch die Fülle und Schönheit ihrer Producte aus.

Java's Verkehr.

Der Handel Java's gestaltete sich im Jahre 1845 folgendermaßen:

N u s s f u h r.

Zucker	1,455,433 Pic.	Sandelholz	1,432 Pic.
Caffee	1,006,190 "	Sapanholz	5,401 "
Reis	447,017 "	Arrac	4,377 Legg.
Zinn	73,537 "	Gambier	1,049 Pic.
Tabak	5,811 Ctr.	Curcumä	227 "
Indigo	1,653,869 N. W.	Stuhfrohr	51,260 "
Canehl	1,121 Pic.	Schildkrötenchalen ..	17½ "
Muscatblüthe	830 "	Gummi Benzoe	698 "
Nelken	2,231 "	" elasticum	19 "
Muscatnüsse	3,402 "	Rohe Baumwolle	4,675 "
Pfeffer	11,759 "	Cocosnuß- und Cat-	
Büffel- und Kuhhäute	205,751 Stüd	jangöl	3,502 "

Werth der Ein- und Ausfuhr im Jahre 1845:

Nach und von	Einfuhr.	Ausfuhr.
	Flor.	Flor.
Holland	9,825,702	48,113,920
England	5,851,388	1,372,725
Frankreich	520,055	1,403,204
Dänemark	32,662	97,334
Schweden	144,572	206,283
Hamburg	352,489	732,307
Bremen	—	154,079
Amerika	245,850	547,522
Cap der guten Hoffnung	9,941	61,477
Persischer Golf	81,828	85,385
Cochin-China	9,115	46,634
Britisch Indien	343,491	122,965
Mauritius	32,477	4,260
China	1,274,492	1,923,298
Siam	120,934	57,197
Manilla	150,706	16,244
Japan	621,474	184,646
Neu-Holland	24,860	114,450
Westlichen Archipel	7,449,762	10,651,238

Hauptgegenstände der Einfuhr von Europa waren:

Manufactur-Waaren für 10,934,101 fl.	Metall-Waaren für 1,052,813 fl.
Tuch u. a. Wollen	Leber-Waaren " 192,329 "
Waaren " 388,821 "	Glas " u. bgl. " 299,406 "
Wein u. " 1,511,008 "	Schiffesgeräthe " 166,979 "
Mundvorrath " 668,942 "	Bureau-Gegenstände. " 249,956 "
Kleidungsstücke " 652,691 "	Caffeesäcke " 145,967 "

Regierungsobjecte:

für Rechnung der Regierung für 9,808,349 fl.

Gegen das Jahr 1844 eine Zunahme von 1,876,989 fl. in Glas, Leinen, Baumwollen-Waaren, Möbeln, Wagen und anderen Luxusgegenständen.

Im Jahre 1845 kamen 1540 Schiffe an, darunter:

Niederländer 1359	Dänen 5
Engländer 51	Portugiesen 4
Schweden 11	Bremer 3
Franzosen 10	Russen 2
Hamburger 9	Oesterreicher 1
Amerikaner 8	Asiaten 77

Hieran schließen wir dann eine

Uebersicht der verschiedenen Erzeugnisse der Insel
aus der Erndte von 1846.

1) Producte, welche bis zu Ende September 1846 theils dem Gouvernement schon geliefert waren, theils nach ungefährrer Berechnung in dessen Besitz gekommen sind.

Benennung.	Bereits empfangen	Noch erwartet	Im Ganzen
Caffee Picul	781,533	96,645	878,178
Zucker "	428,233	456,386	884,619
Indigo Alte Amst. π	846,521	693,346	1,539,867
Thee " "	693,024	341,857	1,034,881
Zimmet " "	159,132	59,014	218,146
Cochenille " "	19,549	25,802	45,351
Pfeffer " "	251,625	1,875	253,500
Taback " "			1,156,250

2) Producte, welche für Privat-Rechnung auf Java gewonnen sind.

Benennung.	Gemäß Aufgabe I. wahrschein- lich zu verfügen	Reine Privat = Erzeugnisse *)		Total.
		Ende Juni schon empfangen	Noch zu empfangen	
Caffee.....Picul	.....	84,366	59,123	143,489
Zucker....."	140,300	178,805	90,314	409,419
Indigo.....Alte Amst. W	.....	3,311	1,875	5,186
Thee....." " "	.....	.....	.....	.....
Taback....." " "	1,156,250	.....	5	1,156,255
Cochinille....." " "	21,297	.....	.....	21,297

*) In der Aufgabe der reinen Privat-Erzeugnisse, welche bis Ende Juni 1846 reicht, ist auch die Ernte 1845 enthalten. Aus vier Residenzen sind die Aufgaben noch zurück, daher die Ziffer des Indigo-Ertrags zu niedrig angesetzt ist.

Der Handel dieser reichen Colonie leidet sehr durch die vielen Beschränkungen der freien Bewegung der Bodenproducte, welche ihm durch Regierungs-Monopole und Zollbifferenzen, durch welche der Handel der Colonie dem Mutterlande ausschließlich erhalten werden soll, zu Theil werden. Der Tarif von 1847 wird eben auch nicht viel hierin zu ändern vermögen, namentlich weil bei den Werthschätzungen den Zollbeamten zu viel Gewalt eingeräumt ist.

Die holländische Regierung hat übrigens, angespornt durch die außerordentlichen Erfolge, welche Freihafen-Einrichtungen für Seeplätze haben, und voll Eifersucht auf ihren englischen Rivalen, Singapore, in der letzten Zeit mehrere Colonialplätze in den ostindischen Gewässern, wie den Hafen Moeara-Kompoh auf Sumatra und Macassar, zu Freihäfen gemacht. Uns scheint indeß die Hand der holländischen Staatsmänner eine viel zu unfruchtbare zu sein, um ausnahmsweise dem gesunden Welt-handel wirksam dienen zu können.

Wir verlassen damit die holländisch-ostindischen Colonien und werfen noch einen flüchtigen Blick auf die amerikanische Besizung Surinam.

Surinams Verkehr im Jahre 1845.

Werth der Einfuhr..... 1,597,984 fl.,

darunter:

vom Mutterlande..... für 1,035,652 fl.

von Nordamerika..... " 457,175 "

" benachbarten Colonien.... " 105,157 "

dadurch beschäftigt: 137 Schiffe v. z. 12,811½ Last.

Werth der Ausfuhr.....	3,437,247 Fl., darunter:
nach den benachbarten Colonien für	102,774 Fl.
„ Nordamerika	273,715 „
„ Holland	3,061,759 „
davon:	
Zucker.....	28,866,000 @
Cassée	1,607,990 „
Baumwolle.....	828,510 „
Rum	20,365 „
in 131 Schiffe v. z.	12,772 Last.

Dagegen stellte sich der Handel im Jahre 1846 folgendermaßen:

Einfuhr 1846.....	1,757,155 Fl.
darunter:	
vom Mutterlande.....	für 928,780 Fl.
„ den Verein. Staaten	592,309 „
„ benachb. Colonien	326,066 „
durch 199 Schiffe v. z.	12,407 Last.
Ausfuhr 1846	2,498,570 Fl.
darunter:	
für's Mutterland.....	für 2,025,180 Fl.
„ für d. Verein. Staaten. „	179,866 „
„ benachb. Colonien.....	293,524 „
durch 198 Schiffe v. z.	12,356½ Last.

Baumwollen- und Rum-Export vermehrt.

Zucker-, Cassée- und Melasse-Export geringer als in 1845.

Auch auf den Handel Surinams haben die Freihandelsideen, die sich beständig in der Welt bei ruhiger Ueberlegung und vorurtheilsfreier Betrachtung der Dinge, mehr Bahn brechen werden, Einfluß geübt, denn ein Regierungsbefehl vom 30. December 1847 verfügt die Aufhebung der alten Prohibitivgesetze und giebt den Handel der Colonie, vom 1. Mai 1848 an, allen befreundeten Nationen frei. Freilich ist der neue Tarif nicht sehr liberal und werden unsere Schiffe durch Differenzialzölle mit doppelt so hohen Abgaben, wie sie holländische zu entrichten haben, getroffen, aber es ist doch ein Schritt vorwärts zur allgemeinen Handelsfreiheit gemacht. Was Deutschland zur Verbesserung seiner Stellung Holland gegenüber möglicherweise wird thun können, haben wir schon vorhin erwähnt.

Möchten sich recht bald unsere germanischen Brüder in Holland mit uns Deutschen vereinigen, wir haben in unserem Volksleben und dem immermehr erwachenden Volksbewußtsein genug Garantien für Glück und Größe. Die Holländer fehlten bislang uns, und wir fehlten ihnen. Mögen sie zur Einsicht ihres wahren Vorteils, der in der innigen Vereinigung mit Deutschland liegt, kommen, und das eiserne Joch, unter welches sie ihre Geldaristokraten zwängen, von sich werfen.

5) Belgiens Seeverkehr.

Der Seeverkehr Belgiens ist von großer Bedeutung für Deutschland, weil Belgien, ähnlich wie Holland, ein natürliches Vorland für die westlichen Länder Deutschlands ist. Belgiens Verkehr hat sich in den letzten Jahren in steter Steigerung vergrößert, denn während die aus- und eingeführten Waaren im Jahre 1840 einen gesammten Werth von 430 Mill. Francs repräsentirten, erreichten sie im Jahre 1845 schon die Summe von 677 Mill. Francs. Der Verkehr mit Frankreich behauptet im auswärtigen Handel den ersten Platz, dann folgt der Englands und dann der des deutschen Zollvereins, nach und von welchem im Jahre 1845 die Ausfuhr 98 und die Einfuhr 36 Mill. Francs betrug.

Die Industriekraft dieses an sich nur kleinen Landes läßt sich schon daraus erkennen, daß es bei einer Bevölkerung von $4\frac{1}{2}$ Mill. Menschen für 15 Mill. Francs Baumwolle und für 19 Mill. fremde Wolle verarbeitet, dabei empfängt es vom Auslande für 9 Mill. Francs Salz, für 24 Mill. Caffee und für 25 Mill. fremde Gewebe. Die wichtigste Verkehrsbranche ist für uns der Transitverkehr, welcher sich besonders durch die Erbauung der Eisenbahn von Antwerpen und Ostende nach dem Rhein, auf welcher zollvereinsländische Gegenstände keinen Durchfuhrzoll zahlen, vermehrt hat, und von 44 Mill. Francs im Jahre 1840 auf 109 Mill. des Jahres 1845 heranwuchs.

Allgemeine Ein- und Ausfuhr.

Was den Verkehr des Jahres 1846 und 1847 betrifft, so wurden an einigen Haupthandelsartikeln

Eingeführt:

	1847.	1846.
Rindvieh	21,810	11,426 Stück.
Schafe	33,487	17,698 "
Bauholz, ungefügt	33,340	16,558 Tonn.
" gefügt	31,076	25,710 "
Caffee	20,580,284	13,936,188 Kilogr.
Steinkohlen	9,925	11,088 Tonn.
Baumwolle	7,801,305	6,152,785 Kilogr.
Häute, trockene und gefalzene	1,637,656	1,377,121 "
Baumwollengarn	188,056	76,581 "
Rapp-, Lein- und Hanffamen	451,123	413,286 Hectol.
Getreide: Weizen	92,816,601	127,626,697 Kilogr.
Roggen	46,896,852	33,793,570 "
Gerste und Malz	18,743,378	22,631,221 "
Hafer	3,744,527	3,661,334 "

	1847.	1846.
Kleidungsstücke und Modewaaren	959,057	947,077 Fr.
Wolle	4,365,226	3,360,869 Kilogr.
Flachs	1,249,396	1,762,723 "
Mercerie	1,624,228	1,656,205 Fr.
Reis	3,082,817	11,736,633 Kilogr.
Salz, rohes	29,832,683	32,373,355 "
Zucker, Roh-	16,140,761	15,274,253 "
Taback, unfabricirter	4,354,933	4,711,969 "
fabricirter und Carotten	30,843	30,777 "
Cigarren	52,846	33,465 "
Baumwollenwaaren	228,615	223,950 "
Wollenwaaren: Coatings, Fries und Serges ..	42,878	46,701 "
Mousselin, Merino's	271,432	297,614 "
Seidenwaaren	67,094	63,093 "
Weine	111,241	67,118 Hectol.

Ausgeführt:

Waffen, tragbare	4,559,246	3,832,350 Fr.
Rindvieh	9,834	9,326 Stück.
Schweine	89,127	43,732 "
Steinkohlen	1,826,988	1,355,833 Tonn.
Pferde	9,280	10,460 Stück.
Füllen	1,969	2,391 "
Lohe, ungemahlen	11,023,452	13,316,959 Kilogr.
Berg	53,071	438,724 "
Eisen, Guß-	112,525	63,868 "
do. bearbeitet	896,251	411,908 "
Schienen	3,939	4,185 "
geschmiedet	1,027,330	714,448 "
Nägel	5,395,752	3,770,614 "
Zwirn	1,374,524	2,161,807 "
Flachs	5,547,195	5,889,136 "
Bücher	194,231	213,456 "
Maschinen	1,908,658	1,863,556 "
do. Theile	1,037,641	965,535 "
Raffinirtes Salz	743,149	925,045 "
Raffinirter Zucker	9,575,715	4,645,373 "
Taback, fabricirter, Carotten	12,749	42,088 "
Cigarren	122,337	154,164 "
Baumwollenwaaren	706,232	748,268 "
Wollenwaaren, Tuche	704,451	673,288 "
do. Andere	46,656	40,671 "
Leinen u.	2,031,787	2,612,413 "
Glaswaaren, Kristall- und geschliffen	392,466	321,927 "
Fensterglas	11,742,916	9,389,530 "
Zink, Loutenague	4,812,492	4,740,094 "
do. gewalztes	1,933,605	1,350,785 "

Aus diesem Gesamtverkehr heben wir speciell hervor:

Getreide-Einfuhr 1846.

N u s	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.
	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.
dem Zollverein	19,074,898	—	2,206,822	1,030,737
Rußland	28,990,729	12,146,070	—	—
Dänemark	11,817,656	4,219,991	7,640,324	—
den Niederlanden	4,702,496	—	8,395,972	—
Frankreich	21,000,490	8,973,404	—	—
Großbritannien	11,994,382	—	—	—
andern Ländern	30,012,817	13,576,197	4,426,876	2,630,136
Zusammen	127,593,468	38,915,662	22,669,994	3,660,873

Einfuhr roher Wolle 1846.

Aus dem Zollvereine..	1,793,884 Klg.	aus Frankreich	337,696 Klg.
„ den Niederlanden.	507,377 „	„ anderen Ländern..	567,569 „
„ Großbritannien ..	221,908 „	Zusammen..	3,428,434 „

Ausfuhr von gewalkten Wollen-Waaren 1846.

Nach dem Zollverein...	200,891 Klg.	nach Italien	71,104 Klg.
„ den Niederlanden..	91,829 „	„ Verein. Staaten...	118,086 „
„ Großbritannien ...	61,428 „	„ anderen Ländern ..	120,704 „
		Zusammen ...	664,042 Klg.

Antwerpens Verkehr.

Der Handelsplatz Antwerpen importirte seewärts:

	1846.	1847.
Caffee	127,168	211,793 Säcke
Baumwolle	30,700	39,604 Ballen
Häute	541,166	675,431 Stück
Indigo	881	675 Kisten
Pfeffer	17,157	6,369 Säcke
Piment	965	448 „
Reis	5,383	10,858 Tierces
„	78,864	117,347 Säcke
Pottasche	9,628	8,031 Barrels
„	129	377 Fässer,
Zucker, Havana	87,824	121,010 Kisten
Brasil	2,115	2,746 „
„	26,218	51,078 C. u. M.
„	2,225	2,304 Fässer
„	1,229	1,245 Kanast.
Taback	10,151	4,067 Fässer
„	4,226	2,704 Ballen
Thee	1,314	745 Kisten
Cacao	1,312	4,020 Säcke.

Die Schifffahrt stellte sich dabei in den beiden Jahren folgendermaßen:

Angelommen:

Flagge:	1847.		1846.	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Englische.....	355	55,998	359	55,009
Amerikanische.....	61	26,582	89	38,372
Oesterreichische.....	23	5,855	52	12,319
Belgische.....	257	48,457	243	42,813
Bremer.....	22	4,907	19	4,124
Brasilianische.....	2	770	—	—
Dänische.....	174	15,338	375	30,004
Spanische.....	18	3,408	17	2,471
Französische.....	97	9,435	59	4,855
Griechische.....	3	948	4	1,161
Hannoversche.....	177	15,583	297	22,663
Hamburger.....	26	3,445	24	2,809
Holländische.....	109	11,936	129	12,315
Rhiphäuser.....	6	1,050	1	65
Lübecker.....	7	1,205	18	3,117
Mecklenburger.....	130	25,702	134	25,138
Neapolitanische.....	10	1,322	11	1,833
Norwegische.....	100	20,646	75	12,034
Olbenburger.....	16	798	18	1,205
Portugiesische.....	3	361	1	39
Preussische.....	145	30,198	141	24,014
Russische.....	49	15,275	52	15,094
Sardinische.....	9	1,673	29	6,052
Schwedische.....	113	24,391	66	11,781
Zusammen	1922	325,283	2213	329,287

Speciell erwähnen wir dann noch die Getreide-Zufuhren Belgiens im Jahre 1847.

Ausgeführt wurden:

Weizen.....	ca. 39,000 Last	Rappsaat.....	ca. 25,000 Last
Roggen.....	" 32,000 "	Hanssaat.....	" 1,900 "
Gerste.....	" 4,000 "	Schlagleinsaat.....	" 85,000 "
Hafer.....	" 600 "	Säeleinsaat.....	" 16,000 "
Buchweizen, Erbsen etc. "	1,500 "	Rappskuchen.....	" 350,000 Stück,
Mehl.....	" 100,000 Tonn.	u. f. w.	

ausgeschlossen was von Holland durch die Binnengewässer kam.

Das belgische Auswanderer-Geschäft, welches seinen Hauptsitz in Antwerpen hat, wird im Capitel der deutschen Auswanderung abgehandelt werden.

Ostende's Schifffahrt.

Die zweite Seestadt Belgiens, Ostende, hatte folgenden Schiffsverkehr:

Im Jahre 1845 kamen 460 Schiffe v. z. 66,550 Tonnen an,
darunter befanden sich:

Belgier.....	165	Schweden und Norweger ...	33
Engländer.....	172	Holländer.....	20
Franzosen.....	34	Hanseaten.....	16

$\frac{5}{6}$ der seewärts eingeführten Waaren kamen von England.

Mit den Londoner Dampfsbooten kamen an:

1845 ... 13,322 Personen, 1846 ... 17,162 Personen.

Im Jahre 1846 war die Schifffahrt der Segelschiffe folgende:

Flagge.	Angekommen. Abgegangen.	
	Schiffe.	Schiffe.
Belgische.....	166	183
Englische.....	462	461
Französische.....	40	46
Hannoversche.....	9	6
Holländische.....	9	3
Mecklenburger.....	4	4
Preussische.....	3	3
Norwegische.....	24	26
Dänische.....	4	3
Schwedische.....	5	4
Portugiesische.....	1	1
Knipphäuser.....	1	1
Hamburger.....	1	—

Zusammen 729 741

Seit seiner Freiwerdung ist Belgien mächtig erblüht, denn alle Glieder des Staates, Kaufleute, Gewerbsmänner, Staatsadministratoren u. s. w. arbeiten einmüthig an der Größe ihres gemeinsamen Vaterlandes und wissen ihre Handlungen mit den Interessen der Nation in Einklang zu bringen. Freies Volksleben und eine gänzlich freie Presse haben dieses möglich, haben den Staatsbeamten vertraut mit den wahren, materiellen Interessen des Volks, und den Privatmann geschickt gemacht, die Staatsmänner mit Fachkenntnissen zu unterstützen. Nur Eins bleibt Belgien in merkantilischer Beziehung noch zu thun übrig, es muß sich von Frankreich und den Ideen des Merkantilsystems, die dort noch immer fest wurzeln, gänzlich lossagen. Belgien hört in merkantilischer Beziehung, seiner maritimen Lage wegen und aus manchen anderen Gründen

mehr Deutschland als Frankreich an, und darf darum der Handelspolitik Frankreichs sich nicht anschließen.

Auch die Differenzialzölle Belgiens sind auf französische Weise verkehrt angelegt und haben thatsächlich die Rhederei des Landes nicht heben können, welche bei dem so bedeutenden Handel gegenwärtig doch nur ca. 136 Seeschiffe besigt. Indes für das gute Fortkommen eines wahrhaft freien Landes braucht uns nicht zu bangen. Da werden sich die besseren Gedanken schon zeitig Bahn brechen, und die Siege, welche in Belgien bereits die Freihandelstheorien erfochten haben, werden dem Freihandel immer mehr Bahn brechen, werden Prohibitionen und hohe Schutzzölle zerstören und zur Errichtung von Freihäfen in Antwerpen und Ostende führen. Zu dem befreiten Deutschen, wird sich auch künftig der freie Belgier mehr hingezogen fühlen, und an den durch Einheit seiner Völkerschaften starken Deutschen sich anzuschließen wissen, damit beide Völker im gegenseitigen Interesse Hand in Hand mit einander gehen können.

6) Frankreichs Seeverkehr.

Der Gesamtverkehr Frankreichs im Jahre 1846 umfaßte einen Werth von 975 Mill. Flor. (C.M.*),

davon kommt auf die Einfuhr 503 Mill.

" " Ausfuhr 472 "

Der Gesamtverkehr hat zugenommen

gegen 1845 um 4 Mill.

gegen den Durchschnitt der letzten 5 Jahre " 9 pCt.

Die Einfuhr hat zugenommen

gegen das Jahr 1845 um 1 pCt.

gegen den Durchschnitt der letzten 5 Jahre " 7 "

Die Ausfuhr hat zugenommen

gegen das Jahr 1845 um 1 pCt.

gegen den Durchschnitt der letzten 5 Jahre " 11 "

Der specielle Handel, welcher nur die Einfuhr zum Landesconsum und die Ausfuhr von Landesproducten umfaßt, repräsentirte einen Werth von 709 Mill. Fl.

Für den Consum mehr eingeführt wurden

gegen das Jahr 1845 27 Mill. oder 4 pCt.

gegen den 5jährigen Durchschnitt 73 " " 11 "

*) Nachfolgende Angaben entnehmen wir dem Journal des Desterr. Lloyd.

Die Ausfuhr inländischer Erzeugnisse stieg

gegen das Jahr 1845 um 1 pCt.
gegen den 5jährigen Durchschnitt " 11 "

Von dem Werthe des Gesamtverkehrs

kamen auf den Seehandel 702 Mill. Fl.
" " Landhandel 273 " "

Die Einfuhr hat sich vermehrt um 7 pCt.

" Ausfuhr zur See seit 5 Jahren " 12 "

" " zu Lande " " " 8 "

Beim Seehandel waren betheiligt

die National-Flagge mit 47 pCt.

" fremden Flaggen " 53 "

Seit 5 Jahren hat sich vermehrt der Verkehr

der National-Flagge um 15 pCt.

" fremden Flaggen " 4 "

Der große Fischfang hat sich um 11 pCt. vermehrt. Er beschäftigt
ca. 848 Schiffe v. z. 107,000 Tonnen.

Was nun die einzelnen Gegenstände der Ein- und Ausfuhr betrifft,
so haben gegen 1845 zugenommen:

1) in der Einfuhr:

Holz um 4 Mill. Fl.

Rohe Metalle " 2 " "

Flachs " 1 $\frac{3}{5}$ " "

fremde Zucker " $\frac{4}{5}$ " "

Ferner nahmen zu: Reis, Olivenöl und Maschinen. Abnahmen dagegen:

Rohe Häute um 1 $\frac{1}{2}$ Mill. Fl.

Kupfer " $\frac{1}{5}$ " "

Haare zur Hutfabrication " $\frac{3}{5}$ " "

Blätter-Taback " $\frac{3}{5}$ " "

Bieh und Talg " $\frac{3}{5}$ " "

2) in der Ausfuhr:

Landwirthschafts-Producte, deren Ausfuhr 1846 137 Mill. Fl. umfaßte,
französische Baumwollenz, Seidenz, Wollen- und Leinengewebe, verarbeitete
Felle und Kleidungsstücke um 1 $\frac{1}{2}$ à 4 $\frac{1}{2}$ Mill. Fl., Mode- und Kurzwaaren,
Farbholz-Tinctur, Maschinen und mechanische Instrumente, Baumwollenz
und Wollengarn um 1 Mill.

Was den Verkehr mit den einzelnen Ländern betrifft,
so verkehrt Frankreich am meisten mit den Vereinigten Staaten von Nord-
amerika, dann mit dem britischen Reiche, der Schweiz, dem deutschen Zoll-
vereine, Sardinien, Belgien, Spanien, Rußland, der Türkei und dem
Königreiche beider Sicilien. — Dem Werthe nach betrug der Verkehr mit
diesen Ländern 70 pCt. des Gesamtverkehrs.

Eine Verminderung des Verkehrs des Jahres 1846 gegen das Jahr 1845 trat ein

für die Vereinigten Staaten, das britische Reich,	
die Schweiz und den Zollverein.....	um 3 à 4 pCt.
„ Belgien.....	10 „
„ die Niederlande.....	16 „
„ Aegypten.....	22 „
„ die Colonien: Martinique.....	4 „
Guadeloupe.....	15 „
Bourbon.....	9 „

Gestiegen ist dagegen der Verkehr mit Sardinien, Spanien, Rußland, Königreich beider Sicilien, Oesterreich, West-Afrika, Schweden u. s. w.

mit den Colonien am Senegal.....	um 7 pCt.
Algerien.....	4 „
Besitzungen in Indien.....	17 „
Cayenne.....	10 „

Indem wir diese statistischen Nachweisungen mittheilen, mögen wir nicht unterlassen, den Leser darauf aufmerksam zu machen, daß sie auf Angaben der französischen Douaneverwaltung, also derjenigen Behörde beruhen, die darauf angewiesen ist, danach zu sehen, daß die Theorien der französischen Staatskünsterei mit ihrem Prohibitiv- und Monopoliensysteme den gehofften Erfolg für den Staat zu haben scheinen, und die Aus- und Einfuhrregister die Augen des Publicums so blenden, daß es das entsetzlich Hohle und Volksverrätherische solcher Theorien nicht merke. Eine große, consequent fortgesetzte Lüge ist diese ganze Theorie der französischen Volksbeglückung, die einzig dafür sorgt, daß die Habgier des großen Capitals befriedigt werde, während sie vorgiebt, den handarbeitenden Volksklassen Lohn verschaffen zu wollen.

Es genügt auch nur ein etwas tieferer Blick in das französische Treiben, um das ganze Lug- und Truggewebe solcher Douanewirtschaft kennen zu lernen, und die statistischen Tabellen, welche das französische Gouvernement alljährlich vorzulegen pflegt, um die Steigerung des französischen Nationalreichthums darzuthun, enthalten selbst Beweise genug für die Unhaltbarkeit einer solchen Nationalwirtschaft, abgesehen davon, daß diese Belege aus den Verzeichnissen der Douane-Bureau geschöpft sind und auf denselben sehr leichtsinnig und unzuverlässig gearbeitet wird, wie wir selbst dieses aus den Schiffsmannifesten, mit denen wir viel zu thun gehabt, wissen, welche nie zu gebrauchen waren, wo die wirkliche Ladung des Schiffes erforscht werden sollte und beständig Gegenstände als exportirt aufführten, welche gar nicht verschifft waren.

Der Colonialwaaren-Handel.

In den vorzüglichsten Colonial-Artikeln gestaltete sich das Geschäft der letzten Jahre wie folgt:

Uebersicht der Einfuhren und Vorräthe einiger Hauptartikel
in den Jahren 1845, 1846 und 1847.

	1847.		
	Einfuhren.	Verbrauch.	Vorrath im Entr. 31. Dec.
Zucker franz. Colonien.....	996,405	877,203	174,150 Dt.-Mètr.
do. fremder.....	196,391	96,156	26,251 "
Caffee.....	351,375	166,639	89,749 "
Baumwolle.....	565,929	455,181	64,575 "
Indigo.....	16,872	10,460	18,933 "
	1846.		
Zucker franz. Colonien.....	781,207	785,564	111,160 "
do. fremder.....	279,530	151,641	55,912 "
Caffee.....	298,817	168,186	78,858 "
Baumwolle.....	715,557	642,261	46,763 "
Indigo.....	14,409	10,673	17,233 "
	1845.		
Zucker franz. Colonien.....	1,023,910	908,509	211,084 "
do. fremder.....	195,913	115,283	18,289 "
Caffee.....	257,135	158,373	73,503 "
Baumwolle.....	728,731	607,527	67,632 "
Indigo.....	21,134	10,628	17,191 "

Die Fabrikation von Rübenzucker vom 1. September 1846 bis 30. Juli 1847 erzeugte dagegen 52,705,638 Kil. Sutzucker und überstieg die Fabrikation des vorhergehenden Betriebsjahres um 13,301,884 Kilogr. Verbraucht wurden in dieser Zeit 41,794,412 Kilogr. und überstieg dieser Consum den des vorhergehenden Jahres um 6,058,804 Kilogr. Am 30. Juli lagerten in den 298 Fabriken 12,108,801 Kilogr. Unter den Einfuhren des Jahres 1846 ist besonders die des Getreides zu bemerken, weil wegen der eingetretenen Missernte eine bedeutend größere Menge, als gewöhnlich, nämlich für 125 Mill. Fres. eingeführt wurde, wovon für 100 Mill. in den Consum übergingen. In dieser Periode öffnete auch das französische Monipolssystem einem freieren Verkehr mit Getreide und Hülsenfrüchten seine Häfen und es wurden den mit Getreide beladenen Schiffen die Lonnengelber erlassen. Welch armseliges Staats-Manöver, da erst an die Etablirung eines Geschäftes zu denken, wo es bereits in voller Blüthe stehen muß, um die Kraft zu besitzen, Waaren in großen Massen an sich zu ziehen.

Schließlich richten wir noch einen Blick auf eine der wichtigsten und solidesten Branchen des Export-Handels, auf den Wein-Export.

Er betrug im Jahre 1846:

nach Rußland	3,699,900 Litres.	nach Holland. Ostind.	126,700 Litres.
" Schweden.....	516,600 "	" Franz. Westind..	233,300 "
" Norwegen.....	272,700 "	" den Philippinen .	9,100 "
" Dänemark	1,218,700 "	" Haiti.....	481,900 "
" den Hansestädten	14,597,400 "	" d. Ver. Staaten	10,398,000 "
" dem Zollverein..	4,604,000 "	" Engl. Amerika..	107,800 "
" Hannover und		" Span. " ..	336,000 "
" Mecklenburg..	337,600 "	" Dän. " ..	292,400 "
" Holland	3,775,760 "	" Brasilien	1,473,300 "
" Belgien	6,168,900 "	" Mexico	318,400 "
" England.....	2,633,000 "	" Guatemala.....	9,500 "
" Oesterreich	136,300 "	" Venezuela.....	113,300 "
" Spanien.....	227,400 "	" Neu-Granada ..	57,000 "
" Sardinien	5,499,200 "	" Peru und Bolivia	207,200 "
" Neapel	119,099 "	" Chili.....	1,423,900 "
" Kirchenstaat....	167,000 "	" Rio de la Plata	355,900 "
" Toscana.....	243,100 "	" Uruguay.....	667,900 "
" Schweiz	15,180,500 "	" Guadeloupe....	2,383,000 "
" Türkei.....	251,700 "	" Martinique	2,403,700 "
" Aegypten	268,300 "	" Bourbon.....	3,473,300 "
" Algerien.....	42,538,500 "	" Senegal.....	1,107,300 "
" d. Westküste Afrika's	47,500 "	" Cayenne.....	864,900 "
" Mauritius	5,238,600 "	" d. franz. Fischerei	
" Ostindien	139,140 "	in Newfoundland	853,500 "
		Total....	135,548,139 Litres.

Gesamt-Schiffahrt.

Eine Uebersicht der Gesamt-Schiffahrt Frankreichs im Jahre 1846 ergiebt Folgendes:

Angekommen sind in französischen Häfen:

französische Schiffe	8,184 v. z.	879,808 Tonnen
fremde "	12,113 " "	1,680,290 "

Zusammen

20,297 v. z. 2,560,098 Tonnen.

Abgegangen dagegen von französischen Häfen:

französische Schiffe ...	5,595 v. z.	654,972 Tonnen
fremde " ...	6,623 " "	709,806 "

Zusammen

12,218 v. z. 1,364,778 Tonnen.

Aus dem Verkehre der Seestädte heben wir folgende Einzelverkehre hervor:

Verkehr von Havre im Jahre 1846.

Die wichtigsten Geschäftsbranchen dieses Verkehrs sind:

Das Baumwollen-Geschäft.

Der Vorrath am 1. Januar 1846 bestand aus ... 50,000 Ballen,
angebracht wurden im Laufe des Jahres..... 325,935 "
abgeliefert wurden 350,435 "
der Vorrath am 31. Decbr. bestand aus..... 25,500 "

Das Zucker-Geschäft.

Der Vorrath am 1. Januar 1846 bestand aus 8,000 Fässern,
zugeführt wurden im Laufe des Jahres 53,000 "
abgeliefert wurden 58,500 "
der Vorrath am 31. Decbr. bestand aus..... 2,500 "

Das Caffee-Geschäft.

Der Vorrath am 1. Jan. 1846 bestand aus 3,500,000 halben Algr.,
zugeführt wurden im Laufe des Jahres.. 17,000,000 " "
abgeliefert wurden 18,300,000 " "
Vorrath am 31. Decbr. 2,200,000 " "

Welche hervorragende Stellung Havre durch diese 3 Geschäfte unter den Handelsplätzen des europäischen Continents einnimmt, zeigen die Einfuhren nachfolgender 6 Importplätze.

Es führten ein:

	Havre.	Hamburg- Altona.	Bremen.	Stettin.	Triest.	Antwer- pen.
	Ballen	Ballen	Ballen	Ballen	Ballen	Ballen
Baum- wolle	1840 376,156	74,083	9,322	5,575	86,300	53,044
	1841 357,327	64,022	8,602	2,371	56,700	40,916
	1842 370,427	60,891	12,961	5,455	122,400	33,785
	1843 325,965	76,141	20,099	3,746	140,300	41,227
	1844 279,651	64,997	12,744	1,194	79,700	38,183
	Fässer	℥ ca.	℥ ca.	Str.	Str.	℥ ca.
Zucker	1840 51,900	101,500,000	14,000,000	232,237	306,050	35,306,000
	1841 54,760	80,000,000	12,287,000	248,836	493,350	32,919,000
	1842 64,000	94,000,000	13,698,148	270,232	356,000	27,577,000
	1843 54,200	100,000,000	17,181,372	267,128	640,000	45,975,000
	1844 49,600	71,000,000	13,552,524	309,721	551,500	48,028,000
	℥	℥	℥	℥	℥	Säcke
Caffee	1840 23,600,000	62,500,000	15,856,000	1,098,500	27,460,000	191,026
	1841 17,650,000	72,000,000	14,340,000	1,427,900	18,457,000	139,788
	1842 19,250,000	73,200,000	15,550,000	2,528,500	24,937,500	263,931
	1843 16,800,000	68,600,000	13,000,000	3,171,800	22,200,000	152,498
	1844 22,600,000	62,700,000	12,600,000	4,612,700	21,600,000	246,190

Außerdem ist in der letzten Zeit Reis ein für Havre bedeutender Handelsartikel geworden.

Die Schifffahrt von Havre gestaltete sich im Jahre 1846 folgendermaßen:

Von und nach	Angekommen		Abgegangen	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Newyork	52	34,500	112	60,000
Neworleans	72	36,000	74	37,000
Mobile	35	16,200	13	5,200
Savannah	4	1,600		
Charleston	36	12,700	24	9,800
Diversen anderen Häfen der Verein. Staaten	20	8,000		
Brasilien	41	11,500	42	11,800
Haiti	59	14,200	23	5,700
Fremden Antillen	41	10,800	39	10,200
Montevideo und Buenos Ayres	13	3,200	8	2,000
Peru, Chili, Mexico und Columbia	39	13,100	45	14,500
Ostindien und China	19	7,500	13	4,400
Bourbon und Maurice	10	4,000	16	5,500
Senegal und Cayenne	26	5,500	56	13,200
Dem Wallfischfang	13	5,200	7	3,500
Martinique	41	12,300	49	14,400
Guadeloupe	65	20,700	66	23,800
St. Petersburg	26	6,100	21	4,500
Hamburg	53	8,900	53	8,900
Amsterdam	4	700	2	400
Rotterdam	54	9,500	51	8,800
Antwerpen	24	3,500	12	1,900
Ostende	27	3,400	8	1,200
Diversen nord. Häfen	327	77,500	278	64,500
England	830	118,000	805	115,000
Newfoundland	5	1,000	2	400
Portugal	24	4,000	64	12,500
Spanien	57	10,900	45	7,100
Fremden Häfen im Mittelmeer	30	6,000	5	1,000
Franz. do. do.	312	62,500	112	22,300
Zusammen	2359	529,000	2045	469,500

Außerdem sind 1773 große und 4718 kleine Küstenfahrer angekommen, und 1458 große und 4997 kleine Küstenfahrer abgegangen.

Von den deutschen Seeplätzen steht namentlich Hamburg in lebhaftem Schiffsverkehre mit Havre. Zwei Dampfboote, „Paris“ von 180 Pferdekraft und „Havre“ von 140 Pferdekraft, fuhren in den letzten Jahren, ausgenommen in den Winterperioden, regelmäßig zwischen beiden Plätzen und machten u. a. im Jahre 1847 38 doppelte Fahrten. Wenn diese Dampfschiffslinie, aus Mangel an Rentabilität des Unternehmens, wieder eingehen sollte, was augenblicklich befürchtet wird, so würden wahrlich

nicht Hamburgs, sondern nur Havre's Platzconjunctionen und Frankreichs Prohibitiv-Gesetze und ungenügende Entrepot-Einrichtungen dieses verschuldet haben.

Schiffahrt von Marseille.

Angekommen sind im Jahre 1846:

Flagge	von und nach	Angekommen		Abgegangen	
		Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Französische	dem Auslande	1,701	234,539	1,269	175,987
Fremde	do.	3,131	558,535	2,961	508,005
Französische	franz. Colonien	114	25,202	121	28,608
do.	Algerien	333	55,584	521	74,254
Große Küstenfahrer.	Atlant. Ocean und Mittelmeer	203	26,259	288	42,664
Kleine do.	dem Mittelmeere	4,971	311,031	5,077	328,933
	Fischfang	56	9,680	—	—
Zusammen...		10,509	1,220,830	10,237	1,158,451

Dann erwähnen wir hier noch:

Schiffahrt von Calais,

bekanntlich der wichtigste Ueberfahrtspunkt vom europäischen Continent nach England. Es kamen daselbst im Jahre 1846 an:

fremde Segelschiffe	345	französische Segelschiffe	310
" Dampfschiffe	417	" Dampfschiffe	365
Zusammen		1437	

Schiffahrt von Nantes in den Jahren 1846 und 1847.

Es kamen an:

von		1847	1846	von		1847	1846
Bourbon		37	29	Mepp		1	1
Cayenne		11	7	Pondichery		6	2
Guadeloupe		12	5	Lomboc		1	—
Marie Galante		—	1	Madras		1	—
Martinique		4	3	Peru und Chili		1	1
Portorico		—	8	Montevideo		1	—
Cienfuegos		—	2	Tabasco		—	2
Havana		1	1	Para		3	2
San Yago		1	2	Küste von Afrika		3	5
Walffischfang		2	1	Haiti		7	8
China		—	2	Vereinigten Staaten		12	10
Samarang		1	—	Newfoundland		4	2
Batavia		4	1	Zusammen		114	96
Singapore		1	1				

Außerdem langten im Jahre 1847 noch an: 137 Ladungen Knochen-
schwärze, 417 Ladungen engl. Kohlen, 93 Ladungen nord. Bauholz ic.,
außer den Küstenfahrern.

Wir schließen diese Abhandlung mit dem aufrichtigen Wunsche,
Frankreich möge in Zukunft einen vernünftigeren Gebrauch von seiner
geographischen Lage, seinen industriellen Kräften und seiner politischen
Macht als bisher machen.

Wer auf Erden leben und sein tägliches Auskommen finden will,
muß auch die Prosa des Lebens zu erfassen wissen, denn von lustigen
Theorien lebt kein irdisches Geschöpf, und wir meinen doch, daß das
französische Volk aus recht irdischen Geschöpfen besteht. Betrachten wir
aber die französischen Revolutionshelden von 1848 mit ihren hochfliegenden
Planen und welterschütternden Raisonnements, so möchten wir glauben,
in Frankreich lebten neben einigen Engeln nur Teufel.

Sehen wir dagegen dem Manövriren der anderen Partei, der
Bourgeoisie und dem Adel zu, wie sie augenblicklich wieder in der Re-
gierung und der Nationalversammlung thronen, so finden wir Prosa freilich,
reine Geldprosa, aber daneben nichts wie Volksbetrug. Ganz Europa
sollte aufstehen, um dieser schmähtlichen Wirthschaft ein Ende zu machen,
denn eben diese Versprechungen, welche die französische Staatsverwaltung
dem Volke macht, wodurch das Volk in seinem träumerischen Zustande
sich goldene Früchte erwachsen sieht, die, wenn sie endlich näher rücken
sollen und das Volk sie erfassen soll, weil es im Schweiß des Angesichts
darnach gearbeitet hat, von der Bourgeoisie allein gepflückt werden; diese
Versprechungen, diese Verheißungen der Segnungen des Zolltarifs mit
hohen Schutzzöllen und Ausfuhrprämien sind es, welche in Gemeinschaft
mit der unendlichen Theilbarkeit des Grundes und Bodens das französische
Volk in einen ewig donnernden Vulkan verwandelten, der mit Feuer,
Schwert und unsinnigen Theorien die Nachbarländer überschüttet. Es
sind die extravaganten Bewegungen eines unglücklichen Volks, auf welchem
ein ungeheurer Druck lastet, ohne daß es selbst immer weiß, woher der
Druck kommt, das sich gesoppt und betrogen sieht, aber nicht den rechten
Betrüger herauszufinden weiß. Wehe! wehe! dem Deutschland, das in
ein neues gemeinschaftliches Grenzzollsystem die Ideen einer französischen
Volkswirtschaft einschmuggelt, es wird sich in seinem betrogenen Volke
einen furchtbaren Rächer erziehen.

7) Portugals Seeverkehr.

Portugal leidet unter dem Drucke eines veralteten Merkantil- und Finanzsystems und der Abhängigkeit von England.

Unter den portugiesischen Häfen, mit denen Deutschland am bedeutendsten im Handelsverkehr steht, bemerken wir:

a) Oporto's Verkehr.

Wein-Ausfuhr im Jahre 1846:

nach Preußen	24 Pipen	nach d. Verein. Staaten..	2,767 Pipen
" Hamburg.....	762 "	" Brasilien.....	3,518 "
" Großbritannien....	21,063 "		
		Total	28,134 Pipen.

Schiffahrt im Jahre 1847.

Im Verwaltungsjahre 1847 sind in Oporto zusammen 580 Schiffe von 57,054 Tonnen angekommen, darunter 489 Schiffe mit Ladung; der Flagge nach vertheilen sie sich wie folgt:

Flagge:	Schiffe	Flagge:	Schiffe
Englische	191	Spanische.....	5
Französische	2	Portugiesische.....	348
Russische	5	Hanseatische.....	1
Niederländische	5	Olbenburger.....	1
Preussische.....	3	Brasilianische.....	8
Dänische.....	3	Nordamerikanische.....	3
Schwedische u. Norwegische.....	5	Zusammen.....	580

b) St. Ubes' Schiffahrt im Jahre 1847.

Im Verwaltungsjahre 1847 belief sich die Zahl der in St. Ubes angelangten Schiffe auf 461 von 68,397 Tonnen, sämmtlich in Ballast, unter folgenden Flaggen:

Flagge:	Schiffe	Flagge:	Schiffe
Englische	33	Spanische.....	2
Französische	127	Portugiesische.....	10
Russische	28	Nordamerikanische.....	6
Niederländische	24	Hanseatische.....	1
Belgische	13	Hannoversche.....	14
Preussische.....	7	Mecklenburger.....	1
Dänische.....	18	Zusammen.....	461
Schwedische u. Norwegische.....	177		

Deutschland führt bekanntlich nach Portugal aus: Butter, Fleisch, Käse, grobe Leinwand, Baumwollen-Waaren, Glas- und Eisenwaaren, Möbeln, Leder u. s. w.; und führt dagegen von dort Wein, Baumöl, Südfrüchte, Mandeln und Salz als Landesproducte, dann Rohzucker,

Caffee, Cacao und Gummi als brasilianische Producte, Elephantenzähne und andere afrikanische Producte wieder ein. Würde Portugal seine politischen Staatsverhältnisse zu ordnen wissen und die Stärke zeigen, um fremden, namentlich englischen Cabinetsintriguen begegnen zu können, müßte sein Handel schon der vortrefflichen, geographischen Lage des Landes und der trefflichen Seehäfen wegen zu außerordentlicher Blüthe gelangen.

c) Madeira's Verkehr.

Unter den portugiesischen Colonien, mit denen wir in Verbindung stehen, ist vorzüglich die Insel Madeira, berühmt ihres Weines wegen, zu bemerken.

Im Hafen von Funchal, des Hauptorts auf Madeira, kamen und gingen im Jahre 1843 folgende Schiffe:

Flaggen:	Angekommen		Abgegangen	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Engländer	124	30,780	122	30,568
Portugiesen	76	8,805	84	9,970
Amerikaner	18	4,066	20	4,467
Sardinier	17	2,421	18	2,624
Dänen	3	601	3	601
Spanier	5	202	5	202
Franzosen	4	1,100	5	1,198
Oesterreicher	4	803	4	803
Toscaner	3	630	3	630
Schweden	1	192	1	192
Norweger	1	150	1	150
Russen	2	258	2	258
Hamburger	2	320	2	320
Griechen	6	1,434	6	1,434
Brasilianer	1	337	1	337
Bremer	1	95	1	95
Preußen	3	126	3	126
Belgier	1	282	1	282
Total	272	52,602	282	54,257

Die eingelaufenen Schiffe waren zusammen mit 3783 Mann besetzt und declarirten einen Factura-Ladungswerth von 115,090 £. Die ausgegangenen Schiffe waren mit 3907 Mann Besatzung versehen und nahmen an Waaren einen Werth von 193,845 £ mit aus.

Der Wein der Insel wird in alle Welttheile, vom höchsten Norden bis zum tiefsten Süden, versandt.

8) Spaniens und seiner Besitzungen Seeverkehr.

Der Handel, den Deutschland mit Spanien treibt, ist der herrlichen geographischen Lage dieses großen, von der Natur so reich ausgestatteten Landes wenig angemessen und sind hier lediglich die schlechten Staatseinrichtungen Spaniens schuld, daß er kein sehr blühender genannt werden kann. Spanien besitzt an sich alle Eigenschaften, ein sehr wichtiger Geschäftsfreund und politischer Bundesgenosse Deutschlands zu werden. Was helfen ihm aber die reichen Producte des Mineral- und Pflanzenreiches, wenn seine Minen dazu benützt werden, einigen Gelbnegocianten Gelegenheit zu geben, sich auf Staatskosten auf unerhörte Weise zu bereichern, und Kupfer, Blei u. a. Bergwerksproducte von hohen Ausgangszöllen getroffen werden; was nützen ihm seine herrlichen Fluren, wenn der Bürgerkrieg die Felder verwüftet und ein engherziges Mercantilsystem die allgemeine Verkümmern der Nationalkräfte vollendet.

Von den Hafenplätzen, mit denen Deutschland am meisten in Verbindung steht, sind folgende zu erwähnen:

a) Malaga.

Was die Schifffahrt dieses Plazes betrifft, so kamen an im Jahre 1846 im Ganzen 3319 Schiffe v. z. 297,486 Tonnen,

davon waren:

	Schiffe		Schiffe
Spanier.....	2607	Hanseaten	36
(incl. 165 Dampfboote.)		Russen	20
Franzosen.....	205	Preußen	18
(incl. 63 Dampfboote.)		Toscaner	24
Amerikaner	94	Belgier.....	22
Engländer	83	Mecklenburger.....	5
(incl. 12 Dampfboote.)		Bremer.....	6
Sardinier	58	Römer.....	4
Dänen	53	Sicilianer	3
Schweden u. Norweger.....	48	Chilisen	1
Niederländer	32		

Der Handel gestaltete sich dabei wie folgt:

Einfuhr:

Holzkohlen von Italien..... 76,000 Ctr. von Toscana.
32,000 " aus dem Kirchenstaate.

Ferner zu beachten:

Quincallerien, Faßbauben, Hanf, Talg.

	Ausfuhr:	1844.	1845.	1846.	
Wein	10,000	13,200	14,760	Fäß.	
Del	280,000	730,000	890,090	Mrr.	
Rosinen	200,000	302,000	560,040	Risten	
"	300,000	290,000	300,470	Fßdn.	
Mandeln	50,000	54,000	52,000	Etr.	
Citronen	40,000	80,000	94,080	Risten	
Blei	370,000	300,000	295,000	Etr.	
Seife	50,000	61,000	58,000	"	
Eisenwaaren	80,000	120,000	115,420	"	
Frische Trauben	160,000	160,000	97,840	Mrr.	
Feigen	55,000	56,000	61,420	"	
Trockene Pflaumen	28,000	180,000	112,200	"	
Gesalzene Oliven	65,000	60,000	53,080	"	
Sumach	1,200	1,600	1,206	Etr.	
Sarga	20,000	18,000	14,302	Stück.	
Sardellen	22,000	20,000	18,706	Fßdn.	

Der Verkehr Malaga's hat sich in der letzten Zeit von Jahr zu Jahr gehoben.

b) Alicante.

Haupthandelsgegenstände dieses Plazes sind: Wein, Spriet, Del, Melonen, Reis und Hanf. Es landeten daselbst im J. 1846: 766 Schiffe v. z. 39,087 Tonnen,

darunter:

Spanier	655	Nordamerikaner	3
Engländer	76	Toscaner	2
Schweden	9	Oesterreicher	1
Sardinier	8	Dänen	1
Franzosen	6	Hamburger	1
Holländer	3	Sicilianer	1

c) Carthagena.

Es landeten im Jahre 1846: 1410 Schiffe v. z. 151,767 Tonnen,

darunter:

Spanier	1081	Toscaner	4
Engländer	134	Oesterreicher	4
Franzosen	113	Russen	1
Sardinier	48	Dänen	1
Sicilianer	24		

d) Torrevecchia.

Schiffahrt in 1846: Angelangt 556 Schiffe v. z. 46,088 Tonnen,

darunter:

Spanier	467	Dänen	2
Schweden u. Norweger	36	Hannoveraner	2
Russen	31	Oesterreicher	1
Preußen	11	Holländer	1
Sardinier	5		

e) Barcelona und Tarragona.

Diese beiden Häfen werden meist von unseren deutschen Schiffen auf derselben Reise besucht, um die Ladungen zu completiren. So wie Holz den Hauptbezug aus dem nördlichen Europa bildet, so wird Spriet in bedeutender Quantität von jenen Orten dem Norden zugeführt.

In Barcelona liefen 1846 ein: 3390 Schiffe v. z. 259,883 Tonnen,

darunter:

Spanier	3106	Sicilianer	7
Engländer	76	Holländer	4
Schweden u. Norweger...	52	Oesterreicher.....	2
Toscaner	39	Hanseaten	2
Franzosen	30	Brasilianer	1
Dänen	18	Mecklenburger	1
Preußen	17	Oldenburger	1
Sardinier	13	Römer	1
Russen	12	Nordamerikaner	1
Hannoveraner.....	7		

In Tarragona liefen in demselben Jahre ein: 3849 Schiffe v. z. 83,699 Tonnen,

darunter:

Spanier	3747	Nordamerikaner	6
Engländer	27	Römer	5
Schweden u. Norweger...	18	Dänen	4
Toscaner	17	Sicilianer	3
Franzosen	14	Preußen	1
Sardinier	7		

Einfuhr dieser Orte: Steinkohlen, Holz, Maschinen u. s. w., Holz aus dem nördlichen Europa, englische und ungarische Tafelzeuge, Stahl und Spriet von Triest u. s. w.

Außerdem steht Deutschland noch mit Cadix, St. Luca, Valencia und Bilbao in Geschäftsverbindungen.

f) Die Colonien.

Von den spanischen Colonien heben wir hervor: Erstens

Die herrliche Insel Cuba in Westindien.

Aus den beiden Haupthäfen dieser Insel Havana und Matanzas wurde im Jahre 1846 an Rohzucker ausgeführt:

Nach den Ver. Staaten...	153,821 R.	Nach Belgien.....	28,141 R.
" Großbritannien	67,341 "	" Frankreich.....	44,303 "
" Cozes wegen Orbre.	177,644 "	" Spanien	134,502 "
" der Ostsee	28,463 "	" Italien und Triest...	44,954 "
" Hamburg	65,890 "	" diversen Häfen.....	28,589 "
" Bremen	22,579 "		
" Holland	8,646 "		
		Total.....	804,873 R.

Die Caffee-Ausfuhr dieser beiden Häfen vom 1. Januar bis 31. October 1846 gestaltete sich folgendermaßen:

nach	von Havana	von Matanzas
Spanien	30,377½	2,051 Mrr.
den Vereinigten Staaten.....	52,615	3,288 "
Cowes wegen Ordre.....	1,046	— "
Hamburg und Bremen.....	7,026	11,841 "
Holland und Belgien	18	— "
Großbritannien	476½	— "
Frankreich.....	31,430½	— "
Italien und sonstigen Häfen	21,619	6,009 "
Summa.....	144,608½	23,189 Mrr.

Tabacks- und Cigarren-Export von Havana im Jahre 1846.

nach	Taback ℔	Cigarren à 1000 Stück
Spanien	1,491,693	33,705
den Vereinigten Staaten.....	729,246	41,641
England	147,500	18,601
Cowes.....	26,668	4,273
Ostsee	—	1,374
Hamburg und Bremen.....	1,169,143	10,595
Holland	25,200	1,106
Belgien	48,675	3,220
Frankreich	263,672	35,848
Triest und Venedig	9,005	2,323
Italien	9,358	2,242
Anderen Häfen.....	52,668	3,095
Summa.....	3,972,928	158,023

Der Rum-, Wachs- und Honig-Export der Insel, an sich nicht unerheblich, ist für uns von geringer Bedeutung.

Eine zweite wichtige Besitzung Spaniens,

Die Insel **Portorico**, in Cuba's Nachbarschaft gelegen, exportirte im Jahre 1846 folgende Haupt-Producte:

nach	Zucker.	Melasse.	Caffee.
	Etw.	Gall.	Etw.
Vereinigten Staaten und Canada	370,472	282,786	4,428
Spanien und Mittelmeer	49,081	19,824	22,917
Frankreich	148,193	26,367	8,269
Großbritannien, directe.....	38,102	52,693	2,562
Großbritannien, auf Ordre	53,201	—	2,022
Hamburg und Bremen	23,315	—	34,976
Anderem nördlichen Europa	25,153	—	177
Colonien	4,561	3,305	2,630
Belgien und Holland	9,184	—	—
Total.....	721,262	384,975	77,981

Schließlich erwähnen wir noch den Export des Haupthafens der spanischen Philippinen in Ostindien.

Manilla,

mit dem Hamburg z. B. in nicht ganz geringer Verbindung steht.

Manilla exportirte im Jahre 1846:

Zucker	322,000 Piculs	Reis	15,000 Piculs
Caffee	13,000 "	Taback.....	14,000 Quint.
Hanf	254,200 "	Cigarren.....	13,400,000 Stück
Häute	10,000 "	Taue	5,100 Piculs
Sapanholz	35,000 "		

Spanien, so reich an eigenen Landes- und Colonialproducten, verarmt doch von Jahr zu Jahr mehr, denn das staatsökonomische Verbotssystem und die Regierungsmonopole hindern jede freie Bewegung der Producte, jede freie Ausbildung der Nationalkräfte. Die unglückliche Zerrüttung der Staats-Finanzen und die Rathlosigkeit der Financiers verleiten am meisten zu diesem Monopolssysteme, das außerdem getragen wird von auswärtigen Geldnegocianten und Importkömmlingen der Hofgunst, welche rasch in Madrid wechseln und von denen sich jeder gern in dieser kurzen Zeit bereichern will. Auch in Spanien regen sich Antipathien gegen dieses veraltete, den Nationalwohlstand gänzlich untergrabende Mercantilsystem und die Partei des Freihandels hat auch dort in den höheren Regionen der Staatsverwaltung wie unter den Volksdeputirten viele Anhänger; aber wo noch im November 1847 der Minister der Finanzen rescribiren konnte, daß Wollewaaren, welche 75 Centim. breit seien, vom Werthe 50 % Zoll beim Eingange zahlen, wobei der Werth nach alten hohen Zollschatzungen berechnet wird, und Waaren, in denen Baumwolle und Wolle oder Warn gemischt, prohibirt sein sollten, da muß das Prohibitivsystem noch bedeutende Anhänger haben. Indes die Regierungssysteme wechseln dort rasch auf einander und hoffentlich bricht sich auch mal das Freihandelsystem Bahn und gelangt zur Geltung. Der Spanier hat an sich practischen Blick und gesunden Sinn, und da er sich allmählig von der englischen und französischen Cabinetsintriguen-Wirtschaft emancipirt, so wird er gewiß, wenn er nur die Sache des Vaterlandes selbst in die Hand nimmt, zur rechten Einsicht seiner wahren Nationalinteressen gelangen, und Mutterland nebst Colonien dem Verkehre mit fremden Nationen, namentlich also auch mit der deutschen, öffnen. Die Regsamkeit des mercantilschen Lebens wird dann auch den Spanier zu einem fleißigeren Ackerbauer machen.

9) Der Seeverkehr der Länder am mittelländischen Meere.

Unter diesem Titel führen wir den Handels- und Schiffahrtsverkehr einiger Haupthandelsplätze Italiens, Griechenlands, der Türkei, des schwarzen Meeres, Kleinasien und Aegyptens auf.

Voran schicken wir eine Uebersicht des Metallhandels auf dem ganzen Mittelmeere in dem zweiten Semester des Verwaltungsjahres 1846.

a) Metall-Handel auf diesem Meere im Jahre 1846.

1) Kirchenstaat.

Es bezogen:	Österr. Eisen-W.	Österr. Stahl.	Engl. Eisen-W.
Ancona.....	207,869 ℔	19,601 ℔	1,889,082 ℔
Sinigaglia.....	154,500 "	26,000 "	100,000 "
Pesaro.....	27,773 "	7,824 "	82,775 "
Rimini.....	98,303 "	2,103 "	130,320 "
Ravenna.....	93,305 "	2,900 "	357,588 "
Ferrara.....	29,585 "	2,259 "	659,400 "
Total	611,335 ℔	60,687 ℔	3,219,165 ℔

außerdem:

Ravenna: engl. Stahl.....	für 628 Fl.
Sinigaglia: einheim. Eisen.....	" 15,670 "

2) Marseille.

Eisen-Zufuhr: 5500 Tonnen, davon:

405 Tonn. aus England	475 Tonn. aus dem Innern Frankreichs
(50 à 60 Fl. pr. Ton)	275 " " Corsica
600 " " Schweden u. Norwegen	100 " " Holland
(64 à 68 Fl. pr. Ton)	Stahl: 2230 Risten aus Triest.

3) Gira.

Einfuhr aus

	Österreich.	England.	Frankreich.	Toscana.	Holland.
Eisen.....	567	7,878	102	928	— Ctr.
Eisen-Waaren...	24,960	6,190	25,220	—	500 Drachm.
Stahl.....	215	2	—	—	— Risten.

4) Scutari (Türkei)

bezog

aus Kärnthn und Krain:	aus Bosnien:
Stahl.....	26,215 ℔
Eisen-Waaren.....	9,740 "
Nägel.....	11,845 "
	Klingen-Eisen..... 6,480 ℔
	Roß-Eisen..... 3,750 "
	Eisen-Waaren..... 19,750 "

5) Livorno.

Zufuhr

von österreich. Eisen etc.:		von engl. Waaren, Eisen etc.:	
Stahl	2280 Kisten	Eisen	5,454,500 B
	100 Bbl.	Gusseisen	211 Tonn.
Eisen-Waaren, Pfannen etc.	31 Fässer	Stahl	606 Bbl.
Rasirmesser	13 "	Anker	9 Stück
Nähnadeln	4 Kisten	Knuslöcher	24 "
Sensen	3 Fässer	Nägcl	293 Lägcl
Feilen	22 "	verarbeitetes Eisen	1000 Tonn.
Messing-Waaren	11 "		
verschiedene Eisentraaren ..	3 "	von einheim. Eisen:	
von schwed. Eisen:		750,000 Tonnen.	
Stangeneisen	700,000 B		

6) Trapezuut.

Zufuhr:

Roheisen... 13,726 Ctr. von Rußland. | Stahl..... 603 Ctr. von Triest.

7) Spanien.

Barcelona erhielt:

5596 Ctr. Eisen von Malaga	100 Tonnen Eisen von Glasgow
2679 " " " Genua	210 Bunde " " Civitavecchia
500 Bunde " " Havana	475 Ctr. " " Sebastian
1182 " " " London	347 Bunde Reife " Livorno
30 Ctr. " " Rußland	705 Kisten Stahl " Triest.

Malaga erhielt:

5221 Quintal Eisen aus London, Liverpool, Hamburg, Gibraltar und Glasgow
268 " Stahl " London, Marseille, Liverpool und Newyork.

Alicante erhielt:

3930 Cantar Eisen aus spanischen Häfen
370 " österreich. Stahl über Genua und Marseille.

Der Haupthandelsplatz des mittelländischen Meeres ist

b) Der toscanische Freihafen Livorno.

Schiffahrt im Jahre 1846.

Schiffe kamen an: 1515 Schiffe v. z. 322,385 Tonnen, in Ladung, und
135 " " " 30,200 " in Ballast

zusammen 1650 Schiffe v. z. 352,585 Tonnen,

darunter:

Sardiner	404	Russen	47
Engländer	235	Holländer	20
Toscaner	197	Nordamerikaner	19
Sicilianer	147	Schweden und Norweger ..	18
Griechen	143	Spanier	15
Franzosen	135	Römer	13
Österreicher	95	Dänen	11

Jonier	9	Belgier	2
Hannoveraner	4	Walachen	2
Türken	4	Preußen	1
Barbaresken	3	Samioten	1

Der Handel dieses Jahres stellte sich folgendermaßen:

E i n f u h r :

Weizen	1,413,100 Sack	Olivenöl	1330 Fässer
Manufacte, englische ..	6490 Ball.	"	600 Kisten
französische ..	1550 "	Tuch	240 Ball.
Schweizer ..	675 "	Hum	1247 Fässer
verschied. engl. Waaren	6870 "	Quinecaillerie	264 Colli
" franz. " ..	892 "	Weißblech	9620 Kisten
" italien. " ..	1380 "	Cassa lignea	2247 "
Seiden-Waaren	1345 Kisten	Droguen	403 "
"	7710 "	Wachs	712 Fässer
Zucker	7401 Fässer	Papier	2720 Ball.
"	2250 Säcke	Bohnen	67,100 Säcke
Flachs	3500 Ball.	Steinkohlen	8300 Tonn.
Kunstgegenstände	600 Kisten	Cochenille	60 Kisten
Wolle	7254 Ball.	Stahl	3701 "
Glaswaaren	7273 Kisten	"	1184 Bunde
Hanf	18,700 Ball.	Farbwaaren	1046 Fässer
Caffee	14,180 Säcke	Baumwollengarn	884 Ball.
Gesalzenes	15,000 Fässer	Medicinalien	264 Kisten
Strohhitte	520 Kisten	Pfeffer	4160 Säcke
Spriet	2092 Fässer	Blei	1489 Blöcke
Indigo	299 Kisten	Taback	1670 Ball.

Die Ausfuhr einiger Hauptartikel dieses Jahres nach Hamburg und Altona mag zeigen, welche Artikel Deutschland von diesem Plage außer bedeutender Quantitäten von Marmor und Marmorwaaren zu beziehen pflegt.

Cappern	1 Faß	Mandeln	14 Ballen, 25 Fässer
Elephantenzähne	28 Colli	Olivenöl	409 Fäss., 58 Gbde., 54 Kisten,
Gallen	49 Ballen, 2 Fässer	"	151 Krüge, 3/1 129 1/2 Pipen
Gummi	6 Kisten, 2 "	Sardellen	2 Fässer, 7 Kisten
Hanf	64 Ballen	Sumach	25 Säcke
Kümmel	2 Säcke, 88 "	Weinstein	282 " 159 Kisten.
Lakriensaft	131 Kisten	u. f. w.	

Weil Livorno der Centralpunkt des ganzen Handels auf dem mittelländischen Meere ist, glauben wir noch eine Uebersicht des Handelsverkehrs dieses Freihafens aus dem Jahre 1840 bringen zu müssen, weil durch dieselbe die Stellung Deutschlands im Handel des Mittelmeeres sehr veranschaulicht wird und wir daraus unsere hauptsächlichsten Concurrenten auf dem Markte von Livorno kennen lernen.

Import und Export von 1840 (in £-Werthen).

Von und nach	Import.	Export.
Großbritannien	588,000	421,600
Malta und Ionischen Inseln	42,000	18,000
Gibraltar	—	3,600
Oesterreich und Lombardei	190,000	112,000
Sardinischen Staaten	180,000	120,800
Römischen Staat	120,000	118,000
Beiden Sicilien	88,000	76,000
Frankreich	336,000	364,000
Algier	22,800	76,000
Rußland	536,000	46,000
Türkei und Berberei	124,000	112,000
Aegypten	124,000	84,000
Deutschland	137,200	53,200
Vereinigten Staaten	60,000	90,000
Schweiz	106,000	26,800
Belgien und den Niederlanden	70,000	20,000
New-Foundland	48,000	—
West-Indien	34,400	10,000
Griechenland	15,600	24,400
Spanien	16,000	19,600
Schweden und Norwegen	26,400	—
Brasilien	18,000	—
Portugal	800	3,600
Andern Länder	44,000	56,800
Total	2,928,000	1,856,400

Hauptartikel des Verkehrs von 1840 (in £-Werthen).

I m p o r t			
überhaupt		insbesondere	
Korn und Samen	660,800	Rußland	484,000
		Aegypten	72,400
		Ital. Staaten	66,800
		Türkei und Berberei	34,800
Gewebe von Baumwollen und Hanf	502,000	England und Malta	248,000
		Schweiz	92,000
		Italien	59,200
		Deutschland	54,800
		Frankreich	48,000
do. von Wolle	131,200	England	36,000
		Frankreich	33,200
		Italien	32,800
		Deutschland	29,200

I m p o r t

überhaupt		insbesondere	
Zucker	177,200	Belgien und Holland	52,000
		England	50,000
		Nord-Amerika	25,600
		Süd-Amerika	23,200
		Sardinien	12,800
		Frankreich	12,400
Seide und Seiden-Waaren	162,800	Frankreich	78,000
		Italien	60,800
		Türkei und Berberei.	17,000
Bronze u. Bronze-Waaren	128,400	Italien	38,800
		England	37,200
		Frankreich	32,000
		Deutschland	18,000
Fische, gefalzene	110,400	New-Foundland	48,000
		England	24,400
		Italien	14,400
		Türkei und Berberei.	6,400
		Belgien und Holland	4,800
		Frankreich	4,400
		Spanien und Portugal ...	4,000
Felle und Häute, rohe und gegärbte	83,600	Rußland	36,400
		Italien	18,800
		Frankreich	14,000
		England	7,600
		Türkei und Berberei.	6,800
Hanf und Flachs	71,600	Italien	48,800
		Aegypten	22,800
Caffee und Cacao	70,200	West-Indien	26,000
		Frankreich	18,000
		Sardinien	11,200
		England	9,800
		Bereinigten Staaten	3,600
Baumw. u. Baumw.-Garn	70,000	England und Malta	51,600
		Aegypten	8,000
		Türkei	5,600
Eisen u. andere Metalle ..	57,200	England	44,000
		Oesterreich und Lombardei.	5,200
		Frankreich	5,200
Wolle	40,000	Italien	22,800
		Türkei und Berberei.	16,800
Farbe-Waaren	36,200	England	14,400
		Sardinien	5,200
		Türkei und Berberei.	6,200
		Frankreich	4,400

I m p o r t

überhaupt		insbesondere	
Drogen und Gewürze ...	26,400	Sardinien	8,800
		England	6,600
		Frankreich	6,600
		Türkei und Berberei	4,000
Porcellan u. Krystall	24,600	England	13,000
		Frankreich	6,400
		Oesterreich u. Lombardei ..	4,600
Gummi etc., (Levante)	20,800	Türkei und Berberei	7,200
		Aegypten	5,600
		Sardinien	5,200
Wein, Brauntwein	14,400	Frankreich	9,600
		Spanien	4,000
Rum	5,200	England	4,400
Taback, von Italien	158,600		
Taback, anderer	17,000	Vereinigten Staaten	13,600
		Oesterreich u. Lombardei ..	1,600
Verschiedene Artikel	521,600	Frankreich und Algier	82,800
		England u. d. brit. Besitzungen	75,400
		Deutschland u. Schweden ..	54,400
		Türkei u. Aegypten	33,200
		Rußland	15,200
		Griechenland	13,600
		Vereinigten Staaten	12,000
		Anderer Länder	76,400

E x p o r t

überhaupt		insbesondere	
Korn und Samen	274,800	Frankreich	126,080
		Algier	54,000
		England	82,800
Gewebe v. Wolle u. Baumw.	141,200	Italien	71,600
		Aegypten	31,000
		Türkei und Berberei	30,800
Seide u. Seiden-Waaren ..	121,800	Italien	37,200
		England	32,400
		Türkei und Aegypten	19,000
		Frankreich	16,400
		Vereinigte Staaten	12,000
		Schweiz	4,800
Del	71,600	Frankreich	30,200
		England	28,400
		Deutschland	7,800

E x p o r t

überhaupt		insbesondere	
Hanf und Hanf-Gewebe ..	67,800	Frankreich	38,400
		Sardinien	12,800
		England	8,200
		Spanien	6,400
Felle und Häute	66,600	Italien	23,800
		England und Malta	21,000
		Türkei und Aegypten	12,800
		Frankreich	5,000
		Griechenland	4,000
Weinstein	64,600	England	36,400
		Frankreich	18,000
		Hamburg	5,200
Papier und Lumpen	56,000	Vereinigte Staaten	16,600
		Türkei und Aegypten	15,000
		Italienische Staaten	13,200
		England	10,000
Stroh-Hüte	53,600	England	31,200
		Frankreich	14,400
		Vereinigte Staaten	8,000
Marmor und Mabaſter ...	52,600	England	19,200
		Vereinigte Staaten	17,600
		Türkei und Aegypten	6,400
		Rußland	4,000
		Frankreich	3,600
Droguen u. Levant-Artikel.	46,400	Italien	24,800
		Deutschland	7,200
		Frankreich	5,800
		England	5,400
Colonial-Consumtibilien ..	43,600	Italien	38,600
		Türkei und Berberei	4,000
Kunst-Arbeiten	39,600	England	29,600
		Vereinigte Staaten	6,400
Gefäß. Consumtibilien	36,200	Italienische Staaten	19,200
		England	8,400
		Algier	2,800
Zimmerholz	35,600	England und Malta	23,200
		Sardinien	6,800
		Aegypten	4,400
Kork	28,000	England	28,000
Corallen	25,400	Rußland	14,000
		Türkei und Aegypten	9,200
		England	2,200
Talg u.	23,000	Frankreich	21,200
		England	1,800

E x p o r t

überhaupt		insbesondere	
Pottasche	20,600	Frankreich	12,000
		Belgien und Holland	7,800
		Deutschland	800
Wolle	19,000	Frankreich	11,200
		Sardinien	3,000
		England	2,400
		Vereinigten Staaten	2,400
verschiedene Artikel	568,400	Italien	165,000
		England und Besigungen	72,600
		Frankreich und Algier	71,000
		Türkei und Aegypten	62,400
		Deutschland	30,000
		Rußland	28,000
		Schweiz	22,000
		Vereinigten Staaten	18,200
		Griechenland	13,600
		anderer Länder	85,600

c) Der sardinische Freihafen Genua.

Schiffahrt 1846.

Angekommen (mit 4799 Küstenfahrern): im Ganzen 6880 Schiffe
v. 3. 453,606 Tonnen,

davon waren:

Sardinier	1214	Luccesen	17
Franzosen	247	Norweger	11
Neapolitaner	122	Schweden	9
Engländer	112	Dänen	9
Spanier	71	Belgier	4
Oesterreicher	55	Walachische	4
Toscaner	51	Preußen	3
Russen	39	Türken	3
Amerikaner	36	Hannoveraner	3
Holländer	24	Hamburger	1
Päpstliche	23	Bremer	1
Griechen	23	Chilisen	1
Außerdem: Dampfboote	544	darunter:	
Sardinische	316	Toscanische	34
Neapolitanische	99	Englische	8
Französische	87		

Aus dem Gesamtverkehr dieses Jahres erwähnen wir den Getreidehandel, welcher in großer Ausdehnung, namentlich mit den Ländern am schwarzen Meere, getrieben wird.

Einfuhr 1846.

Weizen 1,070,624 Mine | Mais 252,722 Mine.

Ausfuhr und Consum.

Weizen 1,189,247 Mine | Mais 276,387 Mine.

Vorrath am 1. Januar 1846.

Weizen 290,423 Mine
Mais 50,165 "

Vorrath am 1. Januar 1847.

Weizen 171,800 Mine
Mais 26,500 "

Die Einfuhr erfolgte aus folgenden Richtungen:

aus Südrussland.....	734,456	.....	11,713 Mine
" den Donauländern.....	84,511	.....	95,843 "
" Konstantinopel.....	63,129	.....	21,909 "
" Italien.....	164,770	.....	95,391 "
" den Barbareßen.....	11,943	.....	9,938 "
" österreichischen Häfen.....	—	.....	7,192 "
" Malta.....	870	.....	— "
" Aegypten.....	2,032	.....	10,736 "

Manufactur-Waaren bezieht Genua zumeist von England, Frankreich, Schweiz und aus den Staaten der Lombardei und Oesterreich.

Baumwolle von England, Frankreich, Livorno und Türkei.

Taback von den Staaten Oesterreichs, Türkei, Vereinigten Staaten, Brasilien, England, Malta und Antwerpen.

Caffee von den spanischen Besitzungen, Brasilien, Portugal, Frankreich und Holland.

Korn und Mehl von Russland, Türkei und Sardinien.

Rohe Häute von Brasilien, Pererei, England und Gibraltar, Portugal und Sardinien u. s. w.

d) Insel Sicilien.

Diese Insel steht mit Deutschland, namentlich wegen ihres Handels mit Südfrüchten, Apfelsinen, Citronen, Mandeln zc. mit Sumach und Schwefel in bedeutendem Verkehre.

In den Hafen ihrer Hauptstadt Palermo liefen im Jahre 1846 2576 Schiffe v. z. 183,234 Tonnen und im Jahre 1847 2563 Schiffe v. z. 193,531 Tonnen ein:

darunter:

Oesterreicher.....	17	Sicilianer.....	2289
Engländer.....	129	Holsteiner.....	2
Franzosen.....	8	Spanier.....	1
Russen.....	1	Amerikaner.....	93
Preußen.....	1	Hanseaten.....	1
Sardinier.....	18	Griechen.....	2
Päpstliche.....	1		

In die übrigen Häfen der Insel liefen ein:

in Messina.....	3449	Schiffe v. z.	222,481	Tonnen
„ Trapani.....	576	„ „ „	48,419	„
„ Augusta.....	56	„ „ „	4,739	„
„ Catania.....	1289	„ „ „	23,492	„
„ Agrigent.....	262	„ „ „	32,362	„
„ Milazzo.....	655	„ „ „	30,604	„
„ Pozzala.....	242	„ „ „	14,009	„
„ Marsala.....	936	„ „ „	24,474	„

Um zu zeigen, von welcher Beschaffenheit dort etwa unser Einfuhrhandel ist, führen wir dem Leser eine Verkehrsübersicht aus dem Jahre 1840 vor.

Es wurden in diesem Jahre eingeführt in £-Werthen:

	v. Deutschland	total.
Cacao.....	für 436 £.....	3,096 £
Caffee.....	„ 2,295 „.....	19,035 „
Indigo.....	„ 1,054 „.....	3,844 „
Pfeffer.....	„ 285 „.....	4,887 „
Zucker.....	„ 1,521 „.....	110,925 „
Hölze.....	„ 1,138 „.....	6,606 „
Baumwollen-Gut.....	„ 490 „.....	43,960 „
Leinen und Garn.....	„ 630 „.....	2,970 „
Erdenwaaren und Glas... „	5,580 „.....	17,388 „
Metallwaaren.....	„ 4,400 „.....	36,150 „
Leinen.....	„ 9,300 „.....	14,500 „
Seidenwaaren.....	„ 800 „.....	26,625 „
Wollen-Gut.....	„ 22,850 „.....	48,450 „
Messing.....	„ 150 „.....	150 „
Kupfer.....	„ 2,383 „.....	4,085 „
Dielen.....	„ 8,938 „.....	10,376 „
Drogen und Farben.... „	2,985 „.....	14,828 „
Häute.....	„ 9,186 „.....	48,388 „
Eisen.....	„ 1,634 „.....	43,907 „
Schreibmaterialien.....	„ 502 „.....	1,704 „
Stahl.....	„ 4,337 „.....	4,337 „
Felle.....	„ 1,950 „.....	2,950 „
Blei.....	„ 113 „.....	9,104 „
Tabak.....	„ 1,115 „.....	7,667 „
Verschiedenes.....	„ 110 „.....	30,698 „

Günstiger noch würde dieser Import-Handel für Deutschland erscheinen, wenn die Waaren, welche von deutschen Ländern über die österreichischen Häfen exportirt wurden, mit in obiges Verzeichniß aufgenommen wären.

e) Der Freihafen Venedig.

Schiffahrt 1846.

Im Jahre 1846 kamen hier, einschließlich 3745 Küstenfahrzeuge von 224,700 Tonnen, zusammen 4339 Schiffe von 315,584 Tonnen an, und gingen 4226 Schiffe von 310,470 Tonnen, worunter 3633 Küstenfahrzeuge von 218,280 Tonnen, ab.

Die angekommenen Schiffe langer Fahrt kamen von folgenden Ländern und Plätzen:

Von	Schiffe	Tonn.	Von	Schiffe	Tonn.
Oesterreich. Häfen	45	6,379	Kirchenstaat.....	13	1,430
Amerika.....	16	4,544	Malta.....	1	104
Belgien.....	1	292	Norwegen u. Schweden	34	5,053
Dänemark.....	1	100	Rußland.....	2	485
Donau-Häfen.....	85	14,568	Beiden Sicilien.....	230	28,738
England.....	85	19,637	der Türkei.....	43	4,554
Frankreich.....	6	883		594	90,884
Griechenland.....	12	1,053	Küstenfahrer.....	3745	224,700
Holland.....	4	595			
Ionischen Inseln.....	16	2,469	Zusammen 4339	315,584	

Der Flagge nach vertheilen sich die 594 Schiffe wie folgt:

Oesterreichische.....	271	Norwegische und schwedische.....	27
Nordamerikanische.....	5	Holländische.....	4
Hanseatische.....	7	Oldenburger.....	1
Hannoversche.....	2	Türkische.....	2
Belgische.....	1	Preussische.....	1
Dänische.....	8	Päpstliche.....	9
Griechische.....	82	Russische.....	1
Ionische.....	7	Samiotische.....	1
Englische.....	34	Sardinische.....	5
Neapolitanische.....	126	Zusammen 594	

f) Ancona, Freihafen des Kirchenstaats.

Im Jahre 1846 kamen 4920 Schiffe v. z. 246,037 Tonnen an,

darunter:

Päpstliche.....	3520	Schiffe	Schweden.....	1	Schiffe
Oesterreicher.....	1048	"	Dänen.....	1	"
Engländer.....	63	"	Franzosen.....	3	"
Ionier.....	3	"	Russen.....	2	"
Neapolitaner.....	111	"	Spanier.....	1	"
Sardinier.....	36	"	Amerikaner.....	1	"
Griechen.....	1	"			

Waaren-Verkehr 1846.

Seeverkehr.	Einfuhr.....	8,188,716 Fl.
	Ausfuhr.....	3,817,226 "

Getreide-Export im Jahre 1846... 2,044,349 Fl.

" " 1845... 171,420 "

" " 1844... 541,359 "

" " 1843... 294,250 "

Gesamt-Export Ancona's und Nebenhäfen im Jahre 1846:

Getreide..... 600,000 Staja

Reis 18,700 Ctr.

Mehl und Mehl-Waaren .. 38,800 "

Verkehr mit auswärtigen Seestaaten:

Von und nach:	Einfuhr.	Ausfuhr.
Oesterreich.....	3,818,063	1,169,413 Fl.
Großbritannien	3,553,067	921,627 "
Sardinien.....	29,255	620,383 "
Königr. beid. Sicilien ..	398,115	252,835 "
Frankreich.....	63,165	362,215 "
der Levante.....	97,661	329,255 "
Spanien	88,065	1,710 "
Malta	75,790	8,460 "
Holland.....	—	120,790 "
Toscana	65,535	— "
Algier.....	—	30,540 "
päpstlichen Häfen.....	1,617,135	658,857 "

Summa... 9,805,851 4,476,085 Fl.

Einfuhr von Manufacturen: für 3,201,085 Fl., wovon $\frac{2}{3}$ englische waren.

g) Malta.

Die Felseninsel Malta ist als Stationsplatz für englische Kriegsschiffe, als Centralpunkt für die englischen Politiker und Diplomaten des Mittel-Meeres, ferner als Waarendepot, namentlich für Getreide, welches in den weitläufigen Kasematten der Festung Aufnahme findet, von bedeutender Wichtigkeit.

Die Insel ist freier Handelsplatz und hat nur für einige Artikel eine geringe Eingangsabgabe, um die Administrationskosten zu decken. Der Schiffsverkehr Malta's im Jahre 1846 war folgender:

Im Jahre 1846 kamen an:

322 Kriegsschiffe und 3075 Handelsschiffe,

unter Letzteren:

Neapolitaner.....	862	Sardinier	165
(mit 32 Dampfbooten)		Türken	112
Malteser.....	478	Russen.....	104
(mit 1 Dampfboote)		(mit 3 Dampfbooten)	
Engländer	532	Franzosen.....	70
(mit 61 Dampfbooten)		Toscaner	48
Griechen	329	Jonier	33
Oesterreicher.....	232	Amerikaner	15

Tuneser.....	14	Mosbauer.....	5
Schweden.....	13	Preußen.....	4
Jerusalem.....	11	Aegypten.....	3
Norweger.....	8	Hannoveraner.....	2
Dänen.....	7	Mecklenburger.....	2
Walachen.....	6	Spanier.....	2
Holländer.....	6	Serbier.....	1
Samoit.....	5	Hamburger.....	1
Päpstliche.....	5		

h) Griechenland.

Das Königreich Griechenland ist für Deutschland, namentlich seiner bedeutenden Kauffahrteimarine und seines trefflichen Matrosenstammes wegen, von der größten Bedeutung. Hat das Land auch viele Fähigkeiten zur Production von Bodenproducten, wie Corinthen, Olivenöl, Getreide, Wein, Taback, Seide, Feigen, Balanea und Lakizen, so verdienen diese Producte doch nicht so sehr unsere Aufmerksamkeit, wie seine Handelsmarine, die man gering zu einem Gesamtgehalte von 150,000 T. mit 20,000 dienenden Matrosen anschlägt. Kein Volk des mittelländischen Meeres ist zum Handel und zur Frachtschifferei so geschaffen, wie das griechische, wir müssen darum die griechischen Schiffer an uns zu fesseln suchen, um sie zur Verbreitung unserer deutschen Producte über die Länder des Mittelmeeres geschickt zu machen. Wir müssen so eine äußerst thätige Marine zu gewinnen suchen, die es uns erleichtern wird, am Mittelmeere überall mit unserm Handel festen Fuß zu fassen und die französische und englische Concurrenz auszuhalten. Es ist bekannt, wie bunt das Ländergemisch ist, welches von dem Mittelmeere bespült wird, wie verschieden die Sitten, die Gewohnheiten zu handeln und zu leben, wie ungleich die politischen Zustände der einzelnen Länder sind, und wie dadurch der ganze Handel und Wandel eine gar eigenthümliche Färbung bekommt, und oft trotz großer Entfernungen und weiter Waarenversendungen die Manöver des Großhandels aufgegeben werden müssen, um im Kleinhandel die Waaren an den rechten Mann zu bringen. Soll ein solcher Kleinhandel über See durch den Schiffer vermittelt werden, so ist es nöthig, daß demselben größere Dispositions-Befugniß über die geladenen Waaren gegeben werde, als sonst der Schiffsführer zu erhalten pflegt, und dieser muß daher in solchen Fällen nicht bloß ein guter Schiffer, sondern auch ein gewandter Kaufmann sein. Diese beiden Eigenschaften verbinden aber wenige Schiffer. Den Deutschen fehlen sie in der Regel, der Engländer hat sie gar nicht, der Norwege, der Schwede, der Franzose, der Spanier, der Russe auch nicht. Unter den mit europäisch getakelten Seeschiffen

fahrenden Seeleuten meinen wir, nur in den nordamerikanischen und griechischen Schiffen in der Regel den Kaufmann und den Schiffer zugleich wieder finden zu können. Bedenkt man nun, daß der größte Theil der Getreideausfuhr aus den Ländern des schwarzen Meeres nach dem südlichen Europa durch griechische Schiffe vermittelt wird, daß der ganze Küstenhandel der Levante bis Alexandrien in Aegypten und bis Triest zum großen Theil in den Händen der griechischen Marine sich befindet, so muß man gestehen, daß es von sehr bedeutendem Vortheil für uns sein würde, wenn der Grieche, dieser thätigste Schiffer des Mittelmeeres, der mit der ganzen Schiffsmannschaft an der Rheerei des Schiffes zu participiren pflegt, daher unbedingt als Selbstheher über sein Schiff disponiren kann, vorzugsweise gern unsere Häfen besuchen würde. Ein Schutz- und Trutz-Bündniß Deutschlands mit Griechenland, fordert unser Handel auf dem Mittelmeere. Griechenland, an sich klein und schwach, muß sich an ein größeres Reich Europa's anlehnen und dieses Reich muß Deutschland sein.

Deutschland sitzt den Feinden Griechenlands, dem Russen, welcher gern aus Griechenland eine russische Provinz machen würde, um seine Schiffe aus dem Eise seiner Häfen herausziehen zu können, so wie dem Türken, der beständig bereit ist, mit seinen Soldaten Griechenland zu überschwemmen, am nächsten und ist am besten dazu geeignet, Beide in Schach zu halten, namentlich, da es ihm sein eigener, directer Vortheil, seine Handelsinteressen an der unteren Donau, wie am adriatischen Meere rathen. Frankreich und England kümmern sich nur so weit um Griechenlands Schicksal, als sie nicht wollen, daß Rußland am mittelländischen Meere zu mächtig werde. Für Italien ist Griechenland ein offener Concurrent und haben beide Völker mehr Haß wie Sympathien für einander. Was bliebe so nun für Griechenland Besseres zu wünschen, als ein Bündniß mit einem neuen, freien, handelsverständigen Deutschland. Für uns Deutsche würde aber auch anderen Theils ein solches Bündniß mit Griechenland von sehr großem Nutzen sein, denn abgesehen von dem Vortheil, der unserm Handel daraus erwachsen würde, wenn wir den griechischen Schiffer, der ein glühendes Nationalgefühl hat, durch die National-Vortheile eines solchen Bündnisses für unseren Handel interessirten, bekämen wir mit den Griechen tapfere Kämpfer zu Lande und zur See für unsere Nationalangelegenheiten, und mit den griechischen Häfen gute Stationsplätze für unsere Kriegsschiffe im Mittelmeere, welche uns bis jetzt gänzlich fehlen, denn die Häfen des illyrischen Küstenlandes, dessen Besitz uns auch noch nicht einmal gewiß ist, bieten wohl passende Liege-

plätze für Kriegsschiffe, Seearsenale und Werften, aber sie liegen dem Mittelpunkte des Seeverkehrs auf dem Mittelmeere zu entfernt, und es kann ferner der Eingang zum adriatischen Meere von den jonischen Inseln ab, durch dort stationirte Kriegsschiffe, leicht beherrscht werden. Wenn Griechenland nur erst den Händen Frankreichs, Englands und Rußlands entschlüpft ist, wird es sicher bald zu vollen Kräften kommen und den Forderungen der drei hohen Gläubiger aus der Anleihe von 1843 auch genügen können.

Unterm 14. September des Jahres 1843 schloß nämlich Griechenland die verüchtigte Anleihe von 60 Mill. Frances mit dem Hause Rothschild unter Garantie von England, Rußland und Frankreich ab und zwar unter den Bedingungen:

- 1) Daß für die Zinsen und den Amortisationsfonds die Mauthgefälle und Stempeltaregelder bis zu 3,600,000 Frances jährlich, zahlbar in 2 Raten, angewiesen würden.
- 2) Für den Fall, daß diese nicht genügen sollten, die directen Steuern verpfändet seien.
- 3) Daß einem Agenten des Hauses Rothschild in Athen die Gefälle zu überweisen seien.
- 4) Daß den Residenten von England, Rußland und Frankreich beständig Auskunft über die Finanzverhältnisse des Landes gegeben werden sollten.

Hat man nicht Griechenland alle Schmach, alle Abhängigkeit eines insolventen Schuldners fühlen lassen wollen, als man es zwang einen solchen Contract abzuschließen? — Hoffentlich macht eine neuere, bessere Zeit die Wunden, welche auch hier jene alte Politik dem Wohle des Volks geschlagen, recht bald vernarben.

Im Jahre 1845 und 1846 wurden an Landesproducten in Griechenland gewonnen:

	1845.	1846.
Weizen.....	474,000	623,400 Kilgr.
Mais	227,300	288,100 "
Gerste	59,400	64,100 "
Hafer	83,000	84,200 "
Leinsaat.....	1,580	1,700 "
Bohnen	5,160	5,500 "
Knopfern	10,541,000	12,940,000 "
Feigen	3,000,000	3,500,000 Kränze
Honig.....	2,700	3,055 Cantar
Wachs	1,180	1,430 "
Seide	2,350	2,725 "
Wein	453,100	435,000 Baril

Schafwolle	11,340	13,400 Cantar
Baumwolle	6,270	6,500 "
Gummi Tragant	2,800	2,900 Oka
Hasenfelle	31,500	31,800 Stück
Käse	2,510	2,155 Cantar
Korinthen	19,500,000	21,000,000 ℥
Gallus	1,200	1,320 Oka
Vermillon	5,860	6,180 "
Taback	100,000	300,000 "
Badeschwämme	4,600	4,830 "
Süßholz	6,800	6,100 Cantar
Blutegel	150	100 Oka
Salz	15,483,300	11,050,200 "

Aus dem Verkehre der verschiedenen Hafenplätze heben wir hervor:

Patras Schiffahrt im Jahre 1846.

Angekommen 798 Schiffe v. z. 64,050 Tonnen,
darunter:

Griechische	628	Russische	2
Englische	102	Sardinische	1
Oesterreichische	59	Norwegische	1
Ionische	5		

Navarins Schiffahrt im Jahre 1846.

Angekommen 97 Schiffe v. z. 9301 Tonnen,
darunter:

Griechische	33	Russische	8
Ionische	21	Sardinische	7
Türkische	13	Französische	3
Oesterreichische	9	Britische	3

Calamata's Schiffahrt im Jahre 1846.

Angekommen 1162 Schiffe v. z. 13,986 Tonnen,
darunter:

Griechische	1121	Türken	3
Ionische	24	Samoiten	2
Neapolitanische	8	Franzosen	1
Oesterreichische	3		

Westgriechenlands Einfuhr von Oesterreich im Jahre 1846.

Wollen- und Baumwollen-Waaren ...	für 493,000 Drachmen
Caffee	" 179,000 "
Zucker	" 125,000 "
Candis	" 93,000 "
Quincaillerien	" 54,000 "
Eisen-Waaren	" 19,840 "
Seiden-Waaren	" 19,800 "
Drogen und Medicinalien	" 13,300 "

Bretter	52,700 Stück	Bleinweiß.....	115 Fässer
Balken	12,800 "	Schrot	47,900 Dka
Papier	5,400 Ries	Blei	590 Ctr.
Tauwerk.....	2,090 Ctr.	Stahl.....	716 Risten
Hanf.....	533 "	Nägel.....	3,525 Ctr.
Wachskerzen.....	220 "	Eisenrath	1,539 "
Tuch	670 Stück	Klingeneisen	530 "
Sohlleder.....	1,530 Dka	Glas u. Glas-Waaren.	611 Risten
Kalbsefle.....	716 "	Irdenes Geschirr.....	202 "

Die Schifffahrt der 4 Haupthäfen des Landes war im Jahre 1844 folgende:

zu:	Angekommen. Schiffe.	Tonnenzahl.
Syra	1236	124,316
Piräus	4543	76,562
Nauplia	2386	23,698
Patras	791	48,024

An sämmtlichen Plätzen ist die Schifffahrt im Steigen begriffen.

Griechenland handelt hauptsächlich mit England, woher es Manu-
factur-Waaren, Garne, Colonial-Waaren und Metalle bezieht, mit Triest,
woher es schweizer und deutsche Waaren bekommt, mit der Türkei,
welche ihm Bodenproducte sendet, mit Holland und Belgien, woher
es Zucker zc. bezieht, mit Alexandria in Aegypten, Frankreich, Spanien zc.

i) Die europäische Türkei und Nebenländer.

Aus dem Gesamtverkehr dieses Landes, von welchem Deutschland
Schaafwolle, Baumwolle, Seide, Del, Wein, Taback und vielerlei Dro-
guen und Farbewaaren bezieht und dagegen Manufacturen und mancherlei
Fabrikwaaren wieder dorthin absetzt, heben wir hervor:

Der Seehandel Macedoniens und Thessaliens im Jahre 1846.

Werth der Einfuhr durch Segelschiffe.....	37,018,220 Piaster
" " " " Dampfschiffe.....	7,103,434 "
" " Ausfuhr " Segelschiffe.....	72,637,608 "
" " " " Dampfschiffe.....	3,101,300 "

welcher Handel durch die Hafenorte Salonichi, Delfano, Cavalla und
Volo folgendermaßen vermittelt wurde:

Beladene Schiffe:	kamen an:	gingen ab:
Griechische.....	785	766
Türkische	506	499
Russische	58	58
Sardinische.....	52	48
Oesterreichische	34	27
Englische	27	29
Französische.....	21	23

Walachische.....	20	23
Samoitische.....	15	16
Jonische.....	15	—
Neapolitanische.....	14	13
Maltaische.....	—	8
Verschiedene andere.....	5	20

Scutari's Verkehr mit Oesterreich.

Dieser Haupthafen des Arnauds steht mit den österreichischen Häfen in bedeutender Handelsverbindung.

Im Jahre 1846

importirte er von Oesterreich für 933,952 fl. C.-M.,
exportirte „ nach „ „ 893,200 „ „

während von anderen Staaten zusammen nur für 57,800 fl. C.-M. ein- und für 11,600 fl. dahin ausgeführt wurde.

Die österreichische Flagge erschien daselbst mit einem Gesamtgehalte von 3838 Tonnen, während die übrigen fremden nur 3097 Tonnen umfaßten.

Bosporus-Passage.

Den Bosporus bei Constantinopel passirten folgende Schiffe:

	1846.	1845.		1846.	1845.
Griechen	2553	1616	Mecklenburger	30	21
Oesterreicher	797	804	Aegypter	3	2
do. Dampfer	185	161	do. Dampfer	28	15
Russen	867	740	Walachen	19	26
do. Dampfer	40	44	Moldauer	18	7
Sardinier	864	903	Holländer	14	21
Engländer	752	498	Amerikaner	12	10
do. Dampfer	44	29	do. Dampfer	1	1
Jonier	243	246	Belgier	10	5
Franzosen	189	122	Dänen	10	5
do. Dampfer	45	42	Päpstliche	10	16
Türk. Dampfer	83	81	Samoitien	6	5
Neapolitaner	71	124	Serbier	6	4
Hanseaten	58	24	Jerusalemmer	4	4
Schweden u. Norweger	51	60	Olbenburger	—	3
Hannoveraner	37	32	Tunesen	1	—
Preußen	32	18	Maroccaner	—	1
Toscaner	32	34			
			Summa	7115	5724

Galacz und Braila.

Der Handel an diesen beiden Getreideplätzen, nahe dem Ausflusse der Donau in's schwarze Meer, ist für Deutschland sehr wichtig und muß es künftig mit aller Macht, die ihm zu Gebote steht, dahin zu wirken suchen, daß auswärtige, namentlich russische Politik dort dem Verkehre der

Donauländer mit der freien See nicht solche Hemmnisse bereitet, durch welche Deutschlands größter Strom verhindert wird, Trägerin seines Handels und Gewerbleißes zu sein. Ferneres über die Wichtigkeit des schwarzen Meeres für unseren Handel haben wir bei der Abhandlung von Dessa's Verkehr gesagt.

Der Schiffahrts- und Handelsverkehr von Galacz und Braila war im Jahre 1846 etwa folgender:

	Angelommen in Galacz und Braila		Abgegangen von Galacz
Oesterreichische Segelschiffe	43	36	45
See-Dampfboote	35	—	35
Fluß-Dampfboote	35	—	35
Summa Oesterreicher.	113	36	115
	m. 24,399 Tonn. m. 5980 T.		m. 24,849 T.

ferner:

Griechen	304	492	309
Türken	134	464	124
Russen	89	85	77
Engländer	40	28	38
Sardiner	69	22	72
Spanier	35	12	35
Moldauer	14	10	12
Walachen	11	27	11
Samoiten	6	10	6
Franzosen	4	5	4
Hannoveraner	2	—	2
Toscaner	2	1	2
Päpstliche	—	2	—
Preußen	1	—	1
Neapolitaner	1	2	1
Summa.	825	1196	809
	m. 134,338 T. m. 172,411 T. m. 131,727 T.		
im Jahre 1845.	627	830	608
	m. 98,438 T. m. 124,764 T. m. 95,438 T.		

W e r t h	Galacz.		Braila.	
	der Einfuhr	der Ausfuhr	der Einfuhr	der Ausfuhr
1846.	7,931,235	7,902,764	4,354,923	7,768,925 Fl.
1845.	5,519,638	5,138,328	2,438,733	4,269,492 "

Der Gesamtverkehr beider Häfen umfaßte also ca. 28,000,000 Fl. 10,000,000 mehr als in den beiden vorhergehenden Jahren.

Die Ausfuhr beider Häfen betrug:

1841	4,140,000 Fl. C.-M.	1844	10,028,550 Fl. C.-M.
1842	5,575,100 " "	1845	9,407,810 " "
1843	6,435,800 " "	1846	15,671,690 " "

Einfuhr in beiden Häfen im Jahre 1846:

	Galacz	Braila			Galacz	Braila
Zucker	11,880	27,938	Etr.	Seife	188	390 Etr.
Coffee	1,697	3,256	"	Eisen	31,064	24,954 "
Andere Colonial-				Nägel	414	590 "
waaren	833	3,177	"	Eisen u. Weißblech	2,634	990 Rist
Süßfrüchte	2,772	6,004	"	Zinn	1,558	1,309 Etr.
Agurmen	12,560	2,551	Rist.	Blei	98	341 "
Oliven	1,211	4,427	Etr.	Twiste und Baum-		
Del	2,559	5,887	"	wollengewebe..	4,242	3,527 Colli
Kaviar	282	588	"	Kurze Waaren...	1,092	4 Etr.
Taback	401	130	"	Theer	1,015	— "
Wein und andere	348	—	Fäff.	Seesalz	9,975	4,098 "
Getränke	163	—	Rist.	Steinkohlen	64,498	300 "
	—	2,091	Etr.	Wiener Wagen...	78	— Stück
Fische, gesalzene..	4,661	—	"	Diverse Waaren..	1,637	1,948 Colli.
Arzenei u. Drogen	337	17	"			

Ausfuhr aus beiden Häfen im Jahre 1846:

	Galacz	Braila			Galacz	Braila
Weizen	425,212	1,415,224	Star.	Talg	10,353	42,481 Etr.
Maiz	1,149,416	579,877	"	Käse	272	621 "
Gerste	67,374	572,478	"	Wolle	595	553 "
Roggen	134,073	15,113	"	Taback	863	202 "
Hirse	—	7,671	"	Thierknochen..	9,192	6,334 "
Leinsamen ..	3,590	11,738	Etr.	Bretter	235,700	12,400 Stück
Fisolen	213	2,328	"	Faßbauben ...	—	1,722,055 "

Tabris,

Transito-Verkehrs-Platz für den europäischen Handel
mit Persien.

Im Jahre 1846 vermittelten die österreichischen Dampfboote eine Einfuhr von 2,361,651 Fl. C.-M. und eine Ausfuhr von 434,894 Fl., dagegen die englischen Dampfboote eine Einfuhr von 2,785,730 Fl. und eine Ausfuhr von 503,763 Fl.

Es kamen, mit den Dampfbooten, im Ganzen 155 Schiffe v. j. 41,018 Tonnen an, darunter befanden sich:

Türken	82 Schiffe	Russen	6 Schiffe
Engländer	34 "	Griechen	4 "
Oesterreicher	28 "	Sardinier	1 "

Die Einfuhr von Europa pflegt zu bestehen: zu $\frac{2}{3}$ aus britischen Artikeln, welche von England direct oder von Constantinopel zugeführt werden, $\frac{1}{6}$ aus deutschen und schweizer Manufacturen, $\frac{1}{6}$ aus deutschen Kurzen- und Glaswaaren.

Die britischen Manufacte pflegen zu bestehen in:

12,000 Ballen Zitz.....	= 800,000 Tumans werth
6,000 " Calicoes.....	= 150,000 " "
2,000 " St. Madapolen ..	= 70,000 " "
2,000 " Raffaz Zebras u. .	= 120,000 " "

Deutsche und schweizer Industrie pflegt hierher zu bringen:

20,000 Stück Zitz,	1,000 Stück gedr. Seidenstoffe,
150,000 " viereckige Zitztücher,	2,000 " geblümte do.
1,000 " Zitz mit Golddruck,	100 " feib. Goldstoffe,
100,000 " versch. Zitze geringerer	1,000 " Seidenfammt,
Sorte,	4,000 " glatten Krapp,
4-5000 " Tuch,	500 " geblümten oder Gold-
400 " Kasimir,	Krapp,
200 " feine Hemden-Leinwand,	1,000 Duz. rothe Mützen,
10,000 Duz. gedr. Taschentücher,	1,000 Schacht. Nähnadeln,
20,000 " schlichtfarbige do.	5,000 Ries Schreib- u. Lithograph.
4,000 " quadrillirte do.	Papier,
1,000 Stück Shaly-Merino's,	1,000 Kisten à 30 Stück Spiegel,
30,000 " Kalemker (Mouffelin-	400 " " 40 " "
Tücher),	20,000 Tumans böhm. Glas-Waaren.
2,000 " lustrirte Demi-Kattune,	100 Kisten assortirter Stahl,
1,000 " Lustrini (Seidenstoff),	50,000 Tumans deutsche Kurz-Waaren,
1,500 " Gros de Naples,	

Alle fremden Waaren geben beim Eingange 5 pCt. v. W. Zoll.

Die Ausfuhr pflegt zu bestehen in:

15,000 Ballen à 55 lb Rohseide,	20,000 Ctr. Tumback aus Mohawend u.
10,000 Ctr. Knopperrn (aus Kurbistan)	200,000 Tum. Teppiche,
400 " gelbes Wachs,	100,000 " Shawls a. Kerman Jesb.
600 " Safran,	300,000 " Seidenstoffe, Transkau-
100 " Saffian,	kasien, Rußland u. Türkei,
50,000 " Tumback (Rauchtaback)	4-500,000 Stück Kirschbaumstöcke,
aus Schiras,	Pfeifenröhre u. Bluteigel.
20,000 " Tumback aus Ispahen,	

Samsun,

Ein- und Ausfuhrplatz Kleinasien und Dampfschiffahrtsstation für Reisende, welche nach Mossul und Bagdad wollen.

Im Jahre 1846 kamen an:

Oesterreichische Dampfer.....	52
Englische "	52
Türkische "	36

Außerdem Segelschiffe:

Türkische.....	28	Englische	1
Griechische	4	Sardinische	1
Oesterreichische.....	1		

Die Einfuhr wurde hauptsächlich durch die Dampfboote vermittelt.

Hauptgegenstände der Ausfuhr waren:

Rauchtaback	26,318 Ballen	Gallus	140 Säcke
Kupfer	4,003 Colli	Knopperrn	2,087 Ctr.
Wachs	122 Säcke	Seide	145 Ballen
Kreuzbeeren	752 "		

Außerdem Blutegel, Schaaffelle, Häute, Reis, Bohnen, Wolle, Baumwolle, Bleiglätte, Rußbaumholz u. a. Waaren. Die österreichischen Dampfboote bewerkstelligten eine Einfuhr im Werthe von 961,480 fl. C.-M. und eine Ausfuhr im Werthe von 1,337,100 fl. C.-M.

An diesen asiatischen Plätzen zeigt sich wieder ganz Deutschlands Schwäche in der äußeren Politik, denn während Franzosen, Russen und Engländer ihre Kaufleute, die dort sich etablirt haben, gegen die Uebergriffe der türkischen Beamten und gegen den zahlreichen Pöbel zu schützen wissen, stehen unsere deutschen Kaufleute ganz schutzlos da, weshalb denn auch der französische und noch mehr der englische Verkehr dort durchaus prevalirt, obgleich wir die nächsten Industriellen sind. Während der Engländer seine Etablissements an der Küste Asiens und Afrika's durch Kriegsschiffe deckt und durch kluge, lebens- und handelsverständige Regierungsagenten seinen Handel fördert, steht der Deutsche dort einsam verlassen und jeder Willkür preisgegeben.

Die Insel Candia.

Handel im Jahre 1846.

Einfuhr in den Hafen von Canea	1,819,500 fl.
" " " " " Candia	708,040 "
" " " " " Rettimo	241,900 "

A u s f u h r

Gegenstände	Canea	Candia	Rettimo
	fl. C.-M.	fl. C.-M.	fl. C.-M.
Erwaaren	200,000	—	—
Häute	5,000	—	—
Honig	1,500	3,500	—
Johannisbrod	25,000	14,317	10,000
Käse	7,000	19,000	3,000
Knopperrn	20,000	—	40,000
Leinsaat	2,500	2,600	2,000
Del	200,000	100,000	95,000
Seide	110,000	160,000	35,000
Seife	1,200,000	135,000	—
Südfrüchte	59,000	37,000	—
Wachs	3,000	18,000	4,000
Wolle	2,000	12,000	—
Andere Artikel	60,000	2,000	4,000
Summa	1,895,000	503,417	193,000

De lausfuhr: 78,700 Mista,

davon:

nach Aegypten	38,000 Mista	Vorrath Ende 1845 ...	350,000 Mista
" der Türkei	36,000 "	Ausbeute in 1845/46..	100,000 "
" Griechenland	4,700 "	Summa	450,000 Mista

Im Haupthafen der Insel, Cana, liefen im Jahre 1846 im Ganzen 480 Schiffe, v. z. 28,021 Tonnen ein, nämlich:

Türken	200	Walachen	5
Griechen	182	Samoitcn	5
Jonier	49	Engländer	2
Oesterreicher	16	Toscaner	2
Russen	9	Sardinier	2
Franzosen	7	Jerusalemcr	1

Nur der schlimme Beamtendruck der Pforte hindert es, daß Landbau, namentlich Delcultur, und Handel der Insel zu der großen Blüthe gelangen, zu welcher Klima und geographische Lage sie berechtigen.

Deutschland darf übrigens diese wichtige Insel, den Schlüssel zum griechischen Archipelagus und Aegypten nie aus den Augen verlieren und muß es durchaus verhindern, daß sich hier eine andere Macht, als die griechische festsetze, was leicht geschehen könnte, wenn die türkische Staatswirthschaft ihr Ende erreicht hätte, welcher Zeitpunkt wohl nicht mehr ganz fern liegen möchte.

Larnaca (auf Cypern).

Schiffahrt im Jahre 1846:

Es kamen an: 689 Schiffe v. z. 42,755 Tonnen, nämlich:

Oesterreicher	40 Schiffe	Jerusalemcr	8 Schiffe
(incl. Dampfschiffe.)		Samoitcn	7 "
Türken	515 "	Toscaner	3 "
Griechen	67 "	Walachen	3 "
Franzosen	21 "	Engländer	1 "
Sardinier	13 "	Neapolitaner	1 "
Russen	10 "		

Haupt-Export: Cerealien und Baumwolle.

Was überhaupt den Bezug der hauptsächlichsten Consumtions-Artikel für diese asiatischen Inseln und Küstenplätze betrifft, so kamen meistens die Gewebe von Wolle, als Kleider, von Oesterreich und Frankreich; wollene Hüten, ein bedeutender Handelsartikel, von Oesterreich und Livorno; Gewebe von Seide, von Oesterreich und Frankreich; Gewebe von Baumwolle, von England, Oesterreich, Malta und den Vereinigten Staaten; Caffee, von den Vereinigten Staaten, Oesterreich und Malta; Eisen von England und Malta, Oesterreich und Rußland;

Zucker, von den Vereinigten Staaten, Oesterreich und England; Metall- und Schneidewaaren, von England und Malta, Oesterreich und Frankreich; Töpferei- und Glaswaaren, von Oesterreich und England; Indigo, von England und Malta; Butter von Holland und Rußland.

Alexandria in Aegypten.

Schiffahrt in dem Verwaltungsjahre 1846:

Angekommen: 1086 Schiffe v. z. 217,943 Tonnen,

darunter: 926 Schiffe mit Ladung, 160 in Ballast.

Der Flagge nach kamen an:

Türkische	230 Schiffe	Toscanische	17 Schiffe
Englische	209 "	Russische	16 "
Aegyptische	157 "	Samoitische	10 "
Oesterreichische	115 "	Norwegische u. Schwedische ..	4 "
Griechische	113 "	Ionische	3 "
Jerusalemmer	106 "	Mecklenburger	3 "
Französische	53 "	Sicilianische	2 "
Sardinische	27 "	Walachische	1 "
Berberesken	20 "	Summa	1086 Schiffe

Die 115 Oesterreicher (worunter 14 in Ballast) hatten — incl. 26 Dampfboote — einen Gehalt von 27,018 Tonnen, und brachten für 2,551,650 fl. Waaren.

Abgegangen: 132 Oesterreicher, incl. 28 Dampfboote, von 27,309 Tonnen (22 in Ballast) 2,714,465 fl. an Werth.

Ein- und Ausfuhr im Jahre 1846:

Die Einfuhr vom Auslande erreichte den Werth von 173,085,500 ägypt. Piastern, und vertheilt sich den Ländern nach wie folgt:

Von Oesterreich	28,184,200 Piaſt.	Von Belgien	1,698,200 Piaſt.
" England	61,446,000 "	" der Türkei	23,721,100 "
" Frankreich	18,728,000 "	" Syrien	13,279,200 "
" Toskana	11,165,000 "	" der Berberei	8,951,100 "
" Griechenland ..	4,912,700 "		

Die Ausfuhr der ägyptischen Hauptproducte hat, besonders von Getreide, bedeutend zugenommen. Diefelbe betrug wie folgt:

Producte.	England.	Frankreich.	Trieſt.	Malta.	Livorno.	Zuſamm.
Baumwolle Ball.	39,798	12,724	27,254	—	—	79,776
Flachs	27,483	—	264	368	3,199	31,314
Weizen	17,427	74,341	21,642	34,852	13,411	161,673
Bohnen	228,406	—	11,038	54,808	15,061	309,313
Gerſte	—	—	18,174	27,595	65	45,807
Sesam	—	49,294	—	—	—	49,294
Leinsamen	1,970	8,538	—	—	—	10,508

Außerdem wurden nach Syrien 39,293 Mrd. Weizen und nach Holland 5164 Mrd. Leinsamen ausgeführt.

Aus nachfolgender detaillirter Verkehrsübersicht für das Jahr 1847 sehen wir noch mehr, von welcher Wichtigkeit für uns dieser aegyptische Platz ist.

Schiffahrt 1847.

Angekommen 1510 Schiffe, darunter 939 mit Ladung und 571 in Ballast. — Der Flagge nach befanden sich darunter:

Oesterreicher	151	Neapolitaner	5
Hannoveraner	2	Norweger	6
Nordamerikaner	2	Niederländer	3
Berberesken	23	Päpstliche	2
Dänen	3	Russen	31
Aegypter	158	Preußen	7
Franzosen	136	Samoiten	10
Griechen	143	Spanier	1
Türken	260	Sardinier	63
Jerusalemmer	14	Schweden	16
Engländer	407	Toskaner	50
Jonier	9	Wallachen	1
Mecklenburger	2		

Der Gesamtwerth des Verkehrs d. J. 1847 wird auf 382,765,512 Piafter geschätzt, wovon 139,340,610 P. die Einfuhr und 243,424,902 P. die Ausfuhr treffen. Diese Summen vertheilen sich auf die verschiedenen Länder, welche an diesem Verkehr Theil nehmen, folgendermaßen:

	Einfuhr.	Ausfuhr.	
Oesterreich	18,220,842	35,444,922	Piafter
England	45,790,462	109,965,768	"
Frankreich	10,551,645	41,747,125	"
Toscana	6,474,221	20,386,103	"
Griechenland	3,373,600	2,040,288	"
Belgien	136,180	937,244	"
Türkei	23,349,100	25,408,383	"
Syrien	21,948,250	2,574,546	"
Ionische Inseln	—	70,218	"
Berberesken	9,496,310	2,169,468	"
Neapel	—	496,204	"
Niederlande	—	922,025	"
Sardinien	—	1,262,608	"

Die Gegenstände der Einfuhr im Jahre 1847 waren:

	für Piafter.		für Piafter.
Bauholz	6,717,500	Cochenille und Vermillon ..	1,395,800
Bernstein	262,850	Drogen	2,231,300
Bleislanz	417,300	Eisenbraht	213,000
Bleiweiß	211,380	Eisenwaaren	3,907,960
Blei und Schrot	190,160	Früchte, getrocknete	4,177,050
Brennholz	1,592,200	Geschirr	1,957,330

	für Piaster.		für Piaster.
Gewürznelken	8,580	Safran	30,400
Glas- und Krystallwaaren. .	2,327,400	Salumen und Hülsenfrüchte	2,473,580
Glasperlen	380,250	Sassaparille	77,700
Goldfäden	70,380	Scheibewasser	114,900
Indigo	5,522,780	Schuhe und Leder	1,873,935
Caffee	300,335	Schwefel	41,280
Kartoffeln	85,740	Seide	10,271,600
Kerzen	1,851,010	Seidenwaaren	1,849,050
Korallen	1,015,000	Seife	846,060
Kupfer	2,642,870	Specf	174,000
Maftir re.	601,520	Stahl	70,120
Manufacte	29,066,000	Steinkohlen	1,022,752
Marmor	388,416	Taback	17,145,330
Maschinen	2,073,100	Tauwerk	604,080
Mennig	32,400	Teppiche	2,123,850
Möbel	610,350	Theer und Pech	840,040
Mützen (Fesse)	6,535,180	Tuch	3,050,600
Nägel	310,260	Waffen	669,920
Öel	1,685,040	Wein und Liqueur	3,724,900
Papier	1,615,350	Weißblech	116,450
Pfeffer	65,785	Wolle	27,480
Puzzolanerde	49,500	Zinn	250,500
Quecksilber	121,807	Zucker	672,970
Quincailerien	4,872,150	Verschiedene Waaren	5,663,750

Die Gegenstände der Ausfuhr im Jahre 1847 waren:

	für Piaster.		für Piaster.
Baumwolle	48,775,210	Opium	301,200
Bottarga	258,012	Perlmutter	465,326
Coccolé di Levante	65,400	Pfeffer	1,950
Datteln	1,155,075	Reis	14,187,910
Drogen	1,004,680	Safflor	392,850
Eisenwaaren	116,000	Salpeter	2,537,165
Elephantenzähne	676,800	Salz	180,550
Flachs	12,753,350	Sämereien	242,495
Gerste	6,510,096	Schilbpat	465,150
Gummi	8,786,000	Seidenwaaren	267,950
Häute, gefalzene	2,202,115	Sennesblätter	835,600
Henna	701,639	Sesam	8,768,606
Hülsenfrüchte	53,842,808	Soda	802,240
Caffee	674,000	Straußfedern	522,800
Leinsamen	8,276,820	Tamarinben	149,400
Leinwand	409,356	Taback	1,808,696
Lupinen	638,614	Wachs	569,095
Mais	5,732,202	Weizen	50,728,034
Manufacte	1,107,000	Weihrauch	777,650
Matten	842,953	Wolle	1,009,460
Moschus und Rosenöl	238,660	Zucker	283,095
Natron	2,022,660	Verschiedene Artikel	1,338,160

Aus dem Verkehre Aegyptens erwähnen wir noch den Waarendurchzug von Suez, auf dessen steigende Bedeutung wir bei der Abhandlung der deutschen Dampfsbootlinien und der englisch-ostindischen Ueberlandpost schon früher hingewiesen haben.

Suez' Waarendurchzug.

Dieser Verkehr repräsentirte vom Septbr. 1843 bis dahin 1844 einen Werth von 1,411,600 Fl. C. M., vom Septbr. 1844/45 einen Werth von 1,777,600 Fl. C. M. Die Hauptgegenstände desselben sind:

Von England kommend: fertige Kleider, Modewaaren, gedruckte Mousseline, Bücher, Seidenwaaren, Bijouterie, Juwelierarbeit, musikalische Instrumente, Mundvorrath, feine Weine, Liqueure, Bronze- und Stahlarbeiten, vergoldete Ornamente u. s. w.

Von Frankreich, Deutschland, Schweiz und Italien kommend: Modewaaren, Kunstgegenstände, Glaswaaren, Uhren, Spielzeug, Glascorallen u. s. w.

Die Verbindung Deutschlands mit den übrigen Plätzen der Nordküste Africa's ist so schwach, daß sie hier kaum einer speziellen Erwähnung werth ist. Diese Länder der Berberei, Marocco u. s. w. stehen indeß in bedeutendem Verkehre mit England, Frankreich, den Vereinigten Staaten und im geringeren Verkehre mit Spanien, Portugal, Italien, Belgien und Holland und können darum auch gute Geschäftsfreunde von uns werden, die wir ihre Exportartikel, wie frische und trockene Früchte, Wolle, Wachs, Olivenöl, Häute, Gummi, Blutegel, Straußfedern, Elephantenähne u. s. w. sehr gut gebrauchen und dafür Manufactur- und Fabrikwaaren, Gewürze und Drogen, Thee, Porcellan, Leder, Papier, Branntwein u. s. w. in jene Gegenden an willige Käufer absetzen können. Auch ist ihr Verkehr mit Gold und Münzen nicht unbedeutend.

Wir schließen das Capitel über den Handelsverkehr des mittelländischen Meeres, dieses Stammsitzes europäischer Cultur, dieses Mittelpunktes des merkantilischen Lebens der Nationen dreier Welttheile mit dem aufrichtigen Wunsche, Deutschlands Staats-Deconomen und Handelspolitiker auf Verhältnisse genügend aufmerksam gemacht zu haben, welche für Deutschlands inneres Gedeihen und äußere Machtentwicklung von der größten Bedeutung sind.

10) Seeverkehr der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Von allen Staaten der Erde hat keiner je so reißende Fortschritte in der Cultivirung des Bodens, in der Gewerbsindustrie, in Schifffahrt und Handel gemacht, wie der der nordamerikanischen Union. Natur und Menschen thaten hier Alles, um im gemeinsamen Zusammenwirken Wohlstand im Innern und Macht nach Außen zu entwickeln. Wo Dieses geschieht, muß ein Staat groß und mächtig werden; wo eine thätige, gewerbfleißige Nation im Besitze der bürgerlichen Freiheit ist, wo sie sich frei bewegt auf dem Boden der Geseßlichkeit und es ihr vergönnt ist, jeden rechtmäßigen Gebrauch von ihren physischen und geistigen Kräften zu machen, da kann jeder Bürger an der Größe des gemeinsamen Vaterlandes arbeiten und die Unfähigkeit nicht an's Ruder des Staates gelangen. Die nordamerikanische Nation erwuchs in dem Gedanken, die freieste der Erde zu sein und sie wurde die mächtigste. Europa sandte der Republik das Beste, was es an Arbeitskräften besaß und Nordamerika verstand es, diese Kräfte zu gebrauchen und zu nationalen zu machen.

Deutschland in seiner jezigen Revolutionsperiode, in den Bestrebungen aus dem bunten Gemisch seiner verschiedenen Staatenformationen einen Bundesstaat mit einheitlichen Institutionen, einer volksthümlichen Centralgewalt, einer gleichen und volksthümlichen Justizpflege, einem gemeinsamen Heerwesen, einer gemeinsamen Kriegsflotte, einem gemeinschaftlichen Zollwesen, und einer geeigneten Vertretung der Nation dem Auslande gegenüber, muß sich vielfach erinnern an den Abfall der Nordamerikaner von England, an die Staatsmanöver der Unabhängigkeitserklärung jener englischen Colonien vom Mutterlande, da sie sich im Congresse vom 4. Juli 1776. u. f. für mündig erklärten, um selbst ihre Staatsverwaltung in die Hand nehmen und zur Abwehrung fremder Eingriffe in ihre Nationalangelegenheiten einen Bundesstaat mit einer gemeinschaftlichen Centralgewalt bilden zu können. Freilich sind drüben in der neuen Welt die Verhältnisse in vieler Beziehung anders, als bei uns, freilich ist dort für eine überschießende Bevölkerung schöner culturfähiger Boden zu vertheilen, der uns Deutschen nicht zu Gebote steht; freilich wird dort überall mit frischen Kräften gearbeitet und brauchen dort nicht alt privilegirter Verdienst, Standesvorurtheile und Standesbevorzugungen berücksichtigt und beseitigt zu werden; aber das darf uns nicht hindern, unverwandten Auges dem nationalen Treiben eines Volks

zuzuschauen, das den besten Theil seiner Ackerbauer und Handwerker dem unsrigen entnommen hat. Wir lassen die übrigen Zustände hier außer Augen, da es uns über unsere Aufgabe hinausführen würde, besprechen den Zug der deutschen Auswanderung nach jenen Staaten in einem späteren Capitel und beschränken uns hier nur auf die direct merkantilischen Angelegenheiten. Hier verdient vor Allem das neue nordamerikanische Zollgesetz von 1846 Erwähnung. Es geben darnach freilich die wichtigsten Manufacturwaaren 25 pCt., Fabrikwaaren 30 pCt. v. W. d. Waare u. s. w.; aber der Tarif ist doch gegen den früheren, sehr liberal und scheint sich diese liberale Seite im Allgemeinen gut, namentlich auch für die Staatscasse vortheilhaft zu bewähren, denn während unter dem alten Tarife von 1842 die Zolleinnahme in der Periode vom December 1845 bis Juli 1846 19,009,033 \$ betrug, steigerte sie sich unter dem neuen Tarife von December 1846 bis Juli 1847 auf 20,013,286 \$, welches ein Plus von 1,004,254 \$ ergibt.

Möge Deutschland solche Finanzresultate beherzigen und getrostet Muthes seine Zolltariffäge, wo sie den Handelsverkehr drücken, ermäßigen, damit die nationalen Kräfte zu einer freieren Entwicklung gelangen können, und keine künstliche Armuth erzeugt werde, wo man allzu begierig ist, große Capitalisten zu besitzen. Schwer rächt es sich, wenn man der Nationaleitelkeit und dem engherzigen Patriotismus das Wohl vieler Staatsbürger opfert, und kein Spiel ist verderblicher, als das, welches man mit der Gewerbsindustrie, mit der Classe der Arbeiter treibt. Man regt Wünsche auf und ist später nicht im Stande, sie zu befriedigen. Es ist eine Rechnung ohne Wirth, ein Vertrag ohne Garantien, ein sociales Gebäude ohne festen Grund, ohne solide Construction, in welchem ein ruheloses Treiben und Drängen der Arbeiter nach Verdienst, nach einem Gegengewichte der übermächtigen Capitalgewalt des Arbeitsgebers, des großen Fabrikanten, den Hausfrieden und die nöthige Ordnung beständig zu brechen drohen. Was hilft es, daß durch die Anlage eines Schutzolltarifs sämtliche Bewohner des Landes Gelder zusammen bringen, um große, reiche Fabrikbesitzer und Capitalisten zu erzeugen, damit diese wieder beschäftslose Arbeiter beschäftigen und lohnen können, wenn doch die Höhe des Lohns, den diese Capitalisten zahlen, ganz in das Belieben derselben, um nicht die Ummatur des Verhältnisses noch zu vermehren, nothwendig, gestellt werden muß, und nun die natürliche Hagier des Capitals Sorge trägt, daß es sich selbst täglich mehre und der Lohn für die Arbeiter beständig so gestellt bleibe, daß von diesen nie an die Ansammlung eines eigenen Capitals gedacht, nie eine Concurrenz mit dem Stamme capitale

des Arbeitgebers hervorgerufen werden kann; da haben wir dann die Volksklasse ohne Besitz, ohne Hoffnung, jemals Besitz zu erlangen, da den Stamm des Proletariethums, das Vaterland des wahnsinnigen Communismus und der unhaltbaren Socialtheorien. Leider haben diese Theorien in Corporationen bereits eine feste Consistenz erhalten und die Lehrsätze ihrer Prediger finden gewaltigen Anklang bei den Menschen, welche nichts zu verlieren haben und denen eine Veränderung der bestehenden Verhältnisse nur angenehm, der Umsturz der Ordnung gleichgültig sein kann. Was helfen da Censurstriche, Bücherverbote und Ausweisungen der Volksredner, was hilft es, daß ein kostbarer Militair-Stat das Land mit Bajonetten anfüllt und von den Kanzeln der Staatskirche herab ewige Verdammniß gegen die, welche es wagen sollten, die öffentliche Ordnung und die Classe der Besitzenden anzutasten, mit berebten Zungen gedonnert wird. Ohnmächtig ist jeder Angriff auf die Gefühllosigkeit des auf alle Freuden des Lebens resignirenden Glens, gegen die Wuth des Verzweifelnden, der trotz der Aufbietung aller seiner Kräfte doch den unvermeidlichen Untergang seiner bürgerlichen Existenz vor sich sieht. Hat auch die Staatsgewalt solch' unglückliche Resultate ihrer Zollmanöver nicht erwartet, so trifft sie doch schwere Verantwortung, wenn sie, die sie für ihr Denken von den handarbeitenden Volksclassen bezahlt wird, und durch Annahme der Besoldung die Verpflichtung übernommen hat, für jene zu denken, das Beste herauszufinden und darnach zu handeln, wenn sie sich leichtsinnig in ein Manövriren mit der Gewerbsindustrie einläßt, wo die Endresultate dieses Manövers außer aller menschlichen Berechnung liegen, wenn sie nur den Rathschlägen weniger Fabrikanten und Capitalisten, denn von dem Geschrei der unverständigen Menge reden wir hier gar nicht, Gehör schenkt, wo sie später leicht in den Fall kommen kann, Tausende von brodlosen Arbeitern erzogen zu haben, und nun durch Almojen speisen zu müssen, rechtlich verpflichtet wird.

Die Gewerbsindustrie ist weder grausam noch treulos zu nennen, wenn sie nicht gleichen Schritt in der Entwicklung mit der Arbeiterbevölkerung hält und später dem Einzelnen nicht mehr die Prämie für seine Arbeit zahlen kann, welche sie früher bei geringerer Concurrenz der Arbeitskräfte und glücklicheren Conjecturen des Fabrikgeschäfts dem Arbeiter verabreichte, denn sie nahm nur die Menschen auf, welche der Ackerbau nicht mehr ernähren wollte oder konnte, wozu er doch ursprünglich verpflichtet war, und übernahm es keinesweges alle nachwachsenden Geschlechter gleich den Vorältern zu ernähren. Die Gewerbsindustrie darf auch eine solche Verpflichtung vorzüglich nicht für ihre einzelnen

Fabricationszweige übernehmen, da sie an sich freilich groß und gewaltig, im Ganzen den Keim der Ewigkeit und unendlichen Vervielfältigung in sich trägt, doch in ihren einzelnen Branchen gewisse Grenzen nicht überschreiten kann, weil sie abhängig ist, sowohl von der Production der Rohstoffe, welche sie verarbeitet, als auch von der Consumption ihrer Industrieartikel. Hätten Schutzzoll und Prohibitionen die Macht, allen Fabrikarbeitern neben den übrigen Staatsangehörigen ein gutes Auskommen zu verschaffen, eine Landesbevölkerung dürfte nicht murren, wenn hoher Zollschatz und Prohibitionen für Industrieartikel an den Landesgrenzen beständen; die Erfahrung lehrt aber, daß jene nicht im Stande sind, Arbeit und somit Lohn zu verschaffen, denn durch den Druck, welchen sie auf die Bevölkerung im Ganzen ausüben, schwächen sie wieder die Consumtionskräfte der Abnehmer der betreffenden Industrieartikel. Blicken wir auf Frankreich und England, wo solche Zolleinrichtungen bestehen, sieht man denn da keine Arbeitercalamitäten, sind ferner Böhmen, Schlesien und die Lausitz glückliche Länder, kennt Belgien keine Armuth und Spanien keinen Jammer, macht es einen wohlthuernden Eindruck, die schmutzigen Gestalten mit den zerissenen Anzügen in Rußland und Polen zu sehen? Wo zeigen sich denn die in Büchern gepriesenen Resultate der Capitalvermehrung in jenen Ländern, welche Tausende ja Millionen von Geldern aufbringen müssen, um dieselben als Almosen an hungernde Landesfinder wieder zu vertheilen, wo dann durch regelmäßige Almosen Faulheit und neue Armuth herbeigeführt werden; um ferner einen Militair- und Beamtenetat, durch welche der Hoffnungslosigkeit Furcht eingeflößt und Extravaganzen in den Bewegungen der Massen vermieden werden sollen, halten zu können? Hat man dort die Gewerbsindustrie in seiner Macht, kann man sie nach den Volksbedürfnissen ausdehnen und ihr den Weg vorschreiben, den sie zu gehen hat, um zur Zufriedenheit Aller sich zu gestalten? Die Geschichte wie die factischen Volkszustände jener Staaten lehren das Gegentheil, und in Deutschland muß der Industrie der Staatsschutz immer mehr und mehr, wenn auch allmählich, um bestehende Verhältnisse nicht zu ungeheuer zu erschüttern, entzogen werden. Wir geben so weder unsere nationalen Etablissements der auswärtigen Concurrnz preis, noch leiden wir in unseren Staatsprincipien ferner gesetzliche Bevorzugungen einzelner Staatsbürger, und vermeiden für unsere Staatsadministration künftig eine unnöthige Ausdehnung ihrer Verantwortlichkeit.

Gesamtverkehr der Vereinigten Staaten.

Ein- und Ausfuhr

in dem mit dem 30. Juni endigenden Verwaltungsjahre 1846.

Einfuhr fremder Waaren.

Von	\$	Von	\$
Rußland	1,570,054	Spanien am Mittelmeer ..	864,416
Preußen	31,584	Teneriffa und den übrigen	
Schweden und Norwegen..	724,865	Canarischen Inseln	62,095
Schwed. Westindien	5,285	Manilla u. den Philippinen	865,866
Dänemark	1,313	Cuba	8,159,632
Dän. Westindien	752,614	d. übrigen span. Westindien	2,277,110
den Hansestädten	3,149,864	Portugal	378,250
Holland	1,059,597	Madeira	127,070
Holländ. Ostindien	480,353	Fayal	41,297
do. Westindien	398,056	Cap Verd. Inseln	857
do. Guyana	33,674	Italien	1,189,786
Belgien	886,372	Sicilien	513,235
England	43,844,160	Triest	379,719
Schottland	1,230,086	Türkei	760,998
Irland	85,774	Marocco	4,554
Gibraltar	27,806	Haiti	1,542,962
Malta	21,589	Texas	183,058
Brit. Ostindien	1,361,345	Mexico	1,836,621
Cap der guten Hoffnung ..	81,686	Republ. v. Central-Amerika	116,733
Brit. Honduras	207,997	Neu-Granada	67,043
do. Guyana	12,561	Venezuela	1,509,000
do. Westindien	833,678	Brasilien	7,441,803
do. amerik. Colonien	1,937,717	La Plata-Staaten	825,685
Mauritius	22,023	Chili	1,275,960
Frankreich am atlant. Ocean	22,608,589	Peru	252,599
do. Mittelmeer	1,302,743	China	6,588,881
do. Westindien	348,236	Südsee und Still. Ocean..	153,029
do. Guyana	71,296	Sandwich Inseln	243,034
Miquelon und die franz.		Sonstigen Plätzen	837,206
Fischereien	18		
Spanien, am Atlant. Ocean	147,363		\$ 121,691,797

Davon in nationalen Schiffen ... für 106,008,173 \$

" fremden " " " 15,683,624 "

Ausfuhr fremder Waaren.

Nach	\$	Nach	\$
Rußland	97,079	den Hansestädten	600,305
Preußen	39,645	Holland	202,074
Schweden und Norwegen ..	39,545	Holländisch-Ostindien	42,842
Schwedisch-Westindien	3,448	do. Westindien	14,507
Dänemark	23,496	do. Guyana	1,139
Dänisch-Westindien	166,464	Belgien	749,207

Nach		Nach	
England.....	3,512,131	Portugal.....	§
Schottland.....		Madeira.....	12,395
Irland.....		den Cap Verd. Inseln....	
Gibraltar.....		Italien.....	424,652
Malta.....		Sicilien.....	298,391
Britisch-Ostindien.....		Sardinien.....	976
do. Honduras.....		Triest u.....	366,143
do. Guyana.....	1,448,565	der Türkei, Levante u.....	73,910
do. Westindien.....		Haiti.....	43,129
do. Amerik. Colonien.....		Texas.....	223,363
Frankreich am Atlant. Océan	860,918	Mexico.....	629,847
do. „ Mittelmeer.....		Republ. v. Central-Amerika	45,117
Französisch-Westindien.....		Neu-Granada.....	24,095
do. Guyana.....	860,918	Venezuela.....	197,478
Spanien am Mittelmeer.....		Brasilien.....	389,383
Teneriffa und übrigen Cana-		La Plata Staaten.....	53,616
rischen Inseln.....		Chili.....	229,434
Manilla u. den Philippinen		Ecuador.....	1,130
Cuba.....		China.....	153,553
dem übrigen Span. West-		Südsee u. Stillen Océan..	76,198
indien.....		Sonstigen Plätzen.....	205,448
			§ 11,349,723

Ausfuhr von inländischen Producten.

Nach	§	Nach	§
Rußland.....	535,388	der Türkei, Levante u.....	126,193
Preußen.....	396,210	Haiti.....	1,114,013
Schweden und Norwegen		Texas.....	250,240
und Besitzungen.....	502,913	Mexico.....	901,333
Dänemark und Besitzungen	1,057,193	der Republik von Central-	
den Hansestädten.....	4,008,315	Amerika.....	75,136
Holland und Besitzungen..	2,469,883	Neu-Granada.....	51,849
Belgien.....	1,632,607	Venezuela.....	584,069
England und Besitzungen..	58,503,315	Brasilien.....	2,754,052
Frankreich und Besitzungen	14,277,286	La Plata Staaten.....	258,713
Spanien und Besitzungen..	5,930,807	Chili.....	1,539,136
Portugal und Besitzungen..	192,581	China.....	1,178,188
Italien.....	942,263	der Südsee u. dem Stillen	
Sardinien.....	283,283	Océan.....	278,765
Sicilien.....	319,441	sonstigen Plätzen.....	1,086,845
Triest u. andern öster-			§ 102,354,450
reichischen Häfen....	1,104,468		

Werth der Haupt-Export-Artikel:

	1846.
Baumwolle.....	§ 42,767,341
Tabak.....	„ 8,478,270
„ fabrizirter und Schnupftabak.....	„ 695,914

Fische, Stein- und Perl-	\$	735,689
Blei	"	614,516
Mehl	"	11,668,669
Reis	"	2,564,991
Weizen	"	1,681,975
Mais	"	1,186,663
Roggen, Hafer &c.	"	638,221
Butter und Käse	"	1,063,087
Schweinefleisch, gefalzenes, Schinken &c.	"	3,883,884
Dachsenfleisch, Talg, Häute &c.	"	2,474,208
Thran, Wallfisch-, Spermaceti &c.	"	1,643,868
Wallfischbarten	"	583,870
Fische, getrocknete	"	699,559
Felle und Pelzwerk	"	1,063,009
Stäbe, Bretter und sonstiges Bauholz	"	2,319,443
Schiffsvictualien, Terpentin, Theer, Pech, Harz &c.	"	1,085,712
Eisen, Stangen-, Nagel- &c.	"	122,225
Eisenwaaren aller Art	"	921,652
Baumwollenwaaren	"	3,545,481
Gold- und Silbermünzen*)	"	423,851

*) Die Ausfuhr an fremden Contanten und Bullion betrug in dem mit dem 30. Juni 1846 endenden Jahre 3,481,417 \$, gegen 7,762,094 \$ im Jahre zuvor.

In diesem Jahre clarirten in sämtlichen Häfen der Union ein und aus:

einheimische Seeschiffe	16,562 v. j.	4,272,142 Tonnen mit 217,534 M. Besatzung,
fremde.	" 11,477 " "	1,927,917 " " 110,016 " "

zusammen Seeschiffe 28,039 v. j. 6,200,059 Tonnen mit 327,550 M. Besatzung.

Aus dem Gesamtthandel der Vereinigten Staaten heben wir folgende Branchen, als für uns die wichtigsten hervor:

a) Das Baumwollen-Geschäft.

Die nordamerikanische Baumwolle ist für das Verspinnen und Weben die schönste, welche es giebt und ist darum für Europa, seitdem die Völker angefangen haben, sich mit Baumwolle zu bekleiden, von der allergrößten Bedeutung geworden.

Nordamerika herrscht dadurch über Großbritannien, Frankreich und Deutschland. Bei diesem Handelsartikel sieht man so recht klar, wie sehr die Principe des Freihandels in den natürlichen Lebensverhältnissen der Bewohner unserer Erde ihre Begründung finden und daß dem Umgange der Producte unserer Erde weder durch Krieg noch durch hohe Zölle Hemmnisse angelegt werden dürfen.

England, das neidische eifersüchtige England, würde Amerika gewiß schon bei verschiedenen Gelegenheiten, wir erinnern nur an die neuliche Abgrenzung des Oregongebiets, die zu Gunsten der Union ausfiel, schlimm behandelt haben, wenn es nicht Bedacht auf seine Baumwollenspinner und Gattunfabrikanten hätte nehmen müssen, denen der Bezug von amerikanischer Baumwolle nicht abgeschnitten werden durfte. Wie würde England uns Deutsche im Jahre 1848, in Folge des dänischen Krieges behandelt haben, wenn es uns nicht als wichtige Abnehmer seiner Twiste und Gattune hätte schonen müssen.

Solche Thatfachen sprechen lauter und entscheidender als alle schütz-zöllnerischen Theorien, und wer den Frieden der Welt einem Raubsysteme der Nationen vorzieht, wer die Staaten nicht durch das Halten übermäßiger Kriegsheere zum Bankerott bringen will, muß die Grundprincipien der Freihändler für wahr halten.

Baumwollen-Grunde in den Vereinigten Staaten.

Wir theilen jetzt eine

Uebersicht des Betrags, der Einsammlung, Ausfuhr
und Consumtion von Baumwolle

in dem Jahre, endigend mit dem 31. August 1847, mit, verglichen mit 1846.

Sorten.	Ballen.	Total.	1846.
New Orleans.			
Ausfuhr:			
Nach fremden Häfen.....	565,007		
Längs der Küste	159,501		
Vorrath am 1. Sept. 1847.....	23,493		
Davon gehen ab:		748,001	
Vorrath am 1. Sept. 1846	6,332		
Zufuhr von Mobile	16,379		
" " Florida	16,966		
" " Texas.....	2,345		
	42,022	705,979	1,037,144
Mobile.			
Ausfuhr:			
Nach fremden Häfen.....	190,221		
Längs der Küste	116,801		
Vorrath am 1. Sept. 1847.....	24,172		
Davon gehen ab:		331,194	
Vorrath am 1. Sept. 1846.....	7,476		
Zufuhr von New Orleans	256		
	7,732	323,462	421,966

Sorten.	Ballen.	Total.	1846.
Florida.			
Ausfuhr:			
Nach fremden Häfen.....	36,726		
Längs der Küste.....	90,006		
Verbraunt in Apalachicola.....	100		
Vorrath am 1. Sept. 1847.....	2,108		
Davon geht ab:	128,940		
Vorrath am 1. Sept. 1846.....	1,088	127,852	141,184
Texas.			
Ausfuhr:			
Nach fremden Häfen.....	543		
Längs der Küste.....	9,242		
Vorrath am 1. Sept. 1847.....	32		
Davon geht ab:	9,817		
Vorrath am 1. Sept. 1847.....	1,500	8,317	27,008
Georgia.			
Ausfuhr von Savannah:			
Nach fremden Häfen, Uppland.....	113,656		
Sea Island.....	5,665		
Längs der Küste, Uppland.....	113,300		
Sea Island.....	1,530		
	234,151		
Ausfuhr von Darien:			
Nach Newyork.....	5		
Vorrath in Savannah, 1. Sept. 1847.....	7,787		
Vorrath in Augusta und Hamburg, 1. Sept. 1847.....	17,233	259,176	
Davon gehen ab:			
Vorrath in Savannah und Augusta, 1. Sept. 1846.....	15,828		
Zufuhr aus Florida.....	559	16,387	
		242,789	194,911
Süd-Carolina.			
Ausfuhr von Charleston:			
Nach fremden Häfen, Uppland.....	179,467		
Sea-Island.....	10,869		
Längs der Küste, Uppland.....	156,064		
Sea-Island.....	698		
	347,098		
Ausfuhr von Georgetown:			
Nach Newyork, Boston u.....	2,000		
Vorrath in Charleston am 1. Sept. 1847.....	29,655	378,753	

Sorten.	Ballen.	Total.	1846.
Davon gehen ab: Transport	378,753		
Vorrath in Charleston am 1. Sept.			
1846.....	8,709		
Zufuhr von Savannah.....	18,408		
" " Florida.....	1,436		
	28,553	350,200	251,405
Nord-Carolina.			
Ausfuhr längs der Küste.....		6,061	10,637
Virginia.			
Ausfuhr:			
Nach fremden Häfen.....	152		
Längs der Küste.....	3,000		
Verarbeitet (aus den Häfen genom- men).....	10,491		
Vorrath am 1. Sept. 1847.....	448	14,091	
Davon geht ab:			
Vorrath am 1. Sept. 1846.....	100	13,991	13,282
Zufuhr zu Lande im vorigen Jahre.....			3,000
Die ganze Erndte in den Vereinigten Staaten.....		1,778,651	2,100,537
Zufuhr in Philadelphia und Baltimore, zu Lande.....		1,828	

Die ganze Erndte von 1847, wie oben 1,778,651 Ballen

Die Erndte vom Jahre vorher 2,100,537 "

Minder-Ertrag gegen voriges Jahr 321,886 Ballen.

Das jährliche Erzeugniß in dem Zeitraum von 1827/28 bis 1846/47 war wie folgt:

1827/28	712,000 Ballen	1837/38	1,801,497 Ballen
1828/29	837,744 "	1838/39	1,360,532 "
1829/30	976,845 "	1839/40	2,177,805 "
1830/31	1,038,848 "	1840/41	1,634,945 "
1831/32	987,477 "	1841/42	1,683,574 "
1832/33	1,070,438 "	1842/43	2,378,875 "
1833/44	1,205,394 "	1843/44	2,030,509 "
1834/35	1,254,328 "	1844/45	2,394,503 "
1835/36	1,360,725 "	1845/46	2,100,537 "
1836/37	1,422,930 "	1846/47	1,778,651 "

Ausfuhr nach fremden Häfen
vom 1. September 1846 bis 31. August 1847.

Von	Nach England.	Nach Frankreich.	Nach dem nördlichen Europa.	Nach andern fremden Häfen.	Total.
Neworleans Ball.	385,368	95,719	26,297	57,623	565,007
Mobise "	131,154	39,293	5,293	14,481	190,221
Florida "	30,896	2,592		3,238	36,726
Texas "			543		543
Georgien "	107,227	11,150		944	119,321
Süd-Carolina "	121,662	51,452	8,794	8,428	190,336
Virginien "	152				152
Baltimore "	30	425			455
Philadelphia "	433				433
Newyork "	53,638	40,798	32,074	7,998	134,508
Boston "	349	57	2,688	426	3,520
Total 1846/47 . . . Ball.	830,909	241,486	75,689	93,138	1,241,222
" 1845/46 . . . "	1,102,369	359,703	86,692	118,028	1,666,792

Etwaige Verschiffungen vom Mississippi sind in der Ausfuhr von Neworleans mit eingeschlossen.

Consumtion.

Die ganze Erndte in den Verein. Staaten, wie oben angegeben 1,778,651 Ball.

Dazu kommt noch:

Vorrath am 1. September 1846:

In den südlichen Häfen 41,033

" " nördlichen Häfen 66,089

107,122 "

Total 1,885,773 Ball.

Davon gehen ab:

Die Ausfuhr nach fremden Häfen 1,241,222

Ab: Die darin mitbegriffene fremde Baumwolle 353

1,240,869

Vorrath am 1. September 1847:

In den südlichen Häfen 104,928

" " nördlichen Häfen 109,909

214,837

Verbrannt in Apalachicola 100

Verbrannt in Newyork 2,000

2,100

1,457,806 Ball.

Zum inländischen Verbrauch genommen

427,967 Ball.

Aus den vorstehenden Angaben ersieht man, daß die Erndte dieses Jahres (1846/1847) 321,886 Ballen weniger, als die Jahres zuvor, und 615,852 Ballen weniger als die von 1844/1845 betragen hat.

Unsere Schätzung des in den Baumwolle erzeugenden Staaten zur Verarbeitung genommenen Quantums schließt alle Baumwolle aus, die in den südlich und westlich von Virginien belegenen Staaten verarbeitet ist.

Die oben angegebenen Absendungen aus Texas verstehen sich nur für die zur See; ein bedeutender Theil der Erndte findet seinen Abzug über den Red River und ist in der Zufuhr von Neworleans mitbegriffen.

Wie sich die Fabrikindustrie der Vereinigten Staaten gehoben hat, sieht man daraus, daß während im Jahre 1829/30 126,512 Ballen in den inländischen Consum übergingen, derselbe im Jahre 1846/47 427,967 Ballen forderte.

b) Das Tabacksgeschäft.

Situation dieses Geschäfts in den letzten 6 Jahren:

Kentucky-Taback.

	Einfuhr in Neworleans.	Ausfuhr.	Ausfuhr n. Bremen.
1847.....	55,585	50,376	4,446 Fässer.
1846.....	72,678	62,045	6,328 "
1845.....	71,403	68,679	12,012 "
1844.....	82,435	81,249	9,602 "
1843.....	92,509	89,891	7,888 "
1842.....	67,555	68,058	8,779 "

Virginy-Taback.

	Inspection.	Ausfuhr.	Ausfuhr n. Bremen.
1847.....	51,726	16,560	844 Fässer.
1846.....	42,659	21,199	1,256 "
1845.....	51,126	17,771	1,462 "
1844.....	45,886	20,499	6,165 "
1843.....	56,788	36,236	3,013 "
1842.....	52,156	32,765	4,573 "

Maryland- und Ohio-Taback.

	Inspection.	Ausfuhr.	Ausfuhr n. Bremen.
9 Monate in 1847.....	56,024	39,087	16,563 Fässer.
im Jahre 1846.....	71,900	53,500	24,865 "
1845.....	68,566	47,485	26,991 "
1844.....	48,573	46,109	17,262 "
1843.....	44,473	43,957	16,983 "
1842.....	47,216	46,634	17,755 "

Je mehr Europa das Nutzlose und Gefährliche der Prohibitionen und Monopole einsehen lernt, je besser muß auch hier der Markt für dieses Colonialproduct werden. Bezogen bislang schon die Regien von Frankreich, Italien und Oesterreich jährlich ca. 38,000 Faß nordamerikanische Tabacke, wie viel bedeutender wird die Fabrication und der Con-

jum dieses Artikels werden, wenn diese Staatsmonopole gefallen sind. Alles Kokettiren mit großen Fabriketablissemens, so wie mit Exportverzeichnissen der einheimischen Gewerbsindustrie, ist eitel. Wo die Staatsverwaltung nicht von der Idee durchdrungen ist, daß nur durch gegenseitigen Productentausch ein solides Exportgeschäft nach fremden Ländern zu betreiben ist, wird nie ein Fabrikationszweig für den Export, für die Invasion in fremde Gebiete organisiert werden können.

c) Das Thrangeschäft und die große Seefischerei.

U e b e r s i c h t

der Einfuhren, Verkäufe und Vorräthe von Thran und Wallfischbarben.

T h r a n.

Vorrath am 1. Januar 1846	6,400 Brl.
Jahres-Zufuhr	210,900 "
	<hr/> 217,300 Brl.

Verkauft zum Consum

Exportirt nach	1845	1846
Bremen	28,500	19,700 B.
Holland	33,500	19,700 "
Stettin	42,600	9,000 "
Hamburg	17,000	5,400 "
Großbritannien	2,700	5,100 "
Schweden	4,500	4,400 "
Antwerpen	5,600	2,900 "
Dänemark	1,800	— "
Westindien	2,500	2,000 "
anderen Gegenden	2,000	1,300 "

69,500 "

Vorrath ult. December

8,500 "

217,300 Brl.

W a l l f i s c h b a r b e n.

Vorrath am 1. Januar 1846	309,000 ℔
Jahres-Zufuhr	2,199,000 "
	<hr/> 2,508,000 ℔

Verkauft zum Consum

Exportirt nach	1846
Havre	680,000 ℔
Hamburg	348,000 "
Großbritannien	311,000 "
Bremen	163,000 "
Antwerpen	79,000 "
Holland	29,000 "
Lisbon	12,000 "
Marseille	4,000 "
Lissabon	2,000 "
Genua	2,000 "

1,630,000 "

Vorrath ult. December

320,000 "

2,508,000 ℔

Walfischfang.

Der ganze Bestand der von Nord-Amerika für den Walfischfang ausgerüsteten Flotte war am 1. Januar 1846 737 Schiffe von zusammen 233,262 Tons, gegen 695 Schiffe mit 218,655 Tons in 1845, und 645 Schiffe mit 200,147 Tons in 1844.

Die Schiffe vertheilen sich unter nachstehende Plätze, wie folgt:

Es gehörten zu Hause:

	Schiffe.	Tons.		Schiffe.	Tons.
In New-Bedford	256	82,920	In Fall River	7	1,908
" New-London	77	26,513	" Bristol	6	1,743
" Nantucket	74	25,564	" Wareham	6	1,366
" Sagharbour	63	23,103	" Cippican	5	910
" Fairhaven	48	15,391	" Falmouth	4	1,470
" Stonington	26	8,076	" Holmes Hole	4	1,287
" Warren	25	8,218	" Plymouth	4	999
" Provincetown	24	3,114	" Lynn	3	980
" Mystic	18	5,521	" Bridgeport	3	972
" Newport	12	3,099	" Boston	3	375
" Greenport	11	3,255	" Salem	2	660
" Westport	11	2,066	" Freetown	2	634
" Edgartown	0	3,017	" New-Suffolk	2	501
" Mattapoiset	10	1,864	" Newyork	1	495
" Providence	9	3,341	" Portsmouth	1	348
" Colbspring	8	3,315	" Somerset ..	1	137

Unter diesen Schiffen befanden sich 601 Dreimaster, 27 Briggen, 20 Gallioten u. s. w. Während so riesenhaft dieses nordamerikanische Fischereigeschäft heranwuchs, kränkelte das englische, seiner Zeit das bedeutendste der Welt, immer mehr, und zogen die britischen Rheeder jährlich mehr Schiffe aus demselben. Nur durch Aufhebung der jetzigen prohibitiven Navigationsgesetze, durch welche Ankauf, Ausrüstung und Unterhaltung der Schiffe vertheuert werden, kann Englands große Fischerei wieder Aufschwung nehmen.

d) Das Getreide- und Mehl-Geschäft.

Getreideproduction der Vereinigten Staaten im Jahre 1846:

Hafer	163,500,000	Bushel	Buchweizen	10,250,000	Bushel
Roggen	27,000,000	"	Mais	417,300,000	"
Gerste	51,600,000	"	Weizen	110,000,000	"
Von diesem Weizen fielen auf den inländischen Verbrauch .				80,000,000	"
			die Ausfuhr nach Südamerika.	12,000,000	"
			" " " engl. Befügung.	500,000	"
			" " " Westindien....	8,000,000	"

Man sieht, daß bei einer Bevölkerung von ca. 20 Mill. Einwohnern ein bedeutender Überschuß an Getreide vorhanden war, der zur Versorgung des Auslandes verwandt werden konnte. Unter den regelmäßigen Abnehmern von Getreide ist besonders Südamerika, Brasilien u. s. w. zu bemerken. Die nordamerikanische Staatspolitik sucht diesen Umstand auf jede Weise zu benutzen, um den Süden Amerikas durch solche Handelsverbindungen an sich zu fesseln. So ist z. B. beim Zolltarif darauf Rücksicht genommen, daß er Producte wie Brasilien sie erzeugt, nicht hindere, zur Consumtion in die Vereinigten Staaten eingeführt zu werden, wodurch sich Nordamerika fast schon die Herrschaft über den brasilischen Caffemarkt errungen hat, indem es sich zum Hauptconsumenten dieses Artikels gemacht.

An Mehl exportirten die Vereinigten Staaten im Jahre 1845 folgende Quantitäten:

nach Brit. Nordamerika.	287,597 Bar.	nach Madeira	1,951 Bar.
" Westindien.	492,461 "	" d. übrigen Europa.	17,885 "
" Südamerika	344,267 "	" Afrika	7,884 "
" dem Brit. Reiche ..	35,355 "	" Asien	6,883 "
" Frankreich (in 1844)	3,286 "	" sonstigen Länder...	985 "
" Spanien und Portugal (in 1842)...	225 "		
		Total	1,195,268 Bar.

Im Jahre 1846, worüber uns leider keine Verkehrsübersichten vorliegen, muß die Mehlausfuhr noch viel bedeutender gewesen sein, weil die Fehlerndten Europas hier eine außerordentliche Zufuhr von Amerika bewirkten.

Aus dem Handel der Seepläge der Vereinigten Staaten heben wir Folgendes als das Wichtigste hervor.

Newyorks Verkehr.

Aus Mangel einer detaillirten Verkehrs-Übersicht für das Jahr 1846 bringen wir hier eine solche für d. J. 1845; darnach fanden etwa folgende Waarenbewegungen an diesem großen Handelsplage statt.

Uebersicht der Aus- und Einfuhr Newyorks im Jahre 1845.

Ausfuhr.

Äpfel	14,439 Barrels.
Äsche, Stein	46,724 "
Perl	9,567 "

Dachsenfleisch, gepökeltes	55,552	Barrels.
getrocknetes	3,638	Centner.
Wachs	4,595	"
Branntwein	208 $\frac{1}{2}$	Pipen.
	145 $\frac{1}{4}$	Fässer.
Butter	28,881	Kufen.
Cassia	11,815	Packungen.
Lichte, Spermaceti	17,559	Kisten.
Falg	36,637	"
Räse	5,935	Fässer.
	113,698	Kisten.
Kleesamen	6,477	Tierces.
Cochenille	311	Seronen.
Mais	501,292	Bushel.
Maismehl	6,298	Drhst.
	26,352	Barrels.
Baumwolle	262,445	Packen.
Baumwollene Domestic Goods	22,323	Packungen.
Blaubholz	9,694	Tons.
Gelbbholz	1,145	"
Nicaragua-Nothholz	179	"
Leinsamen	14,586	"
Weizenmehl	469,520	Barrels.
Roggenmehl	9,257	"
Schinken und Speck	5,095	Centner.
Häute	46,396	Stückzahl.
Indigo	17	Kisten.
	15	Seronen.
Schmalz	84,819	Fäßchen.
Harz	99,950	Barrels.
Terpentinöl	4,112	"
Theer	31,983	"
Terpentin	237,252	"
Del, Oliven-	3,073	Packungen.
Leinöl	211	Fässer.
Thran	3,117,984	"
Spermöl	900,244	"
Piment	9,933	Säcke.
Schweinefleisch	76,481	Barrels.
Reis	23,922	Tierces.
Salpeter	2,751	Säcke.
Seidenwaaren	1,666	Packungen.
Seife	31,720	Kisten.
Thee	209,482	Packungen.
Taback	3,527	Fässer.
	7,706	Ballen u.
fabricirt	20,354	Fäßchen.
Wallfischbarden	24,431	Centner.
Weizen	304,654	Bushel.
Wolle	3,120	Ballen.

Einfuhr.	
Branntwein	8,622 $\frac{1}{2}$ Pipen.
Rohlen	7,286 $\frac{1}{4}$ Fäß. u. Barr.
Cacao	53,266 Tons.
Cochenille	7,269 Säcke.
Caffee	741 Seronen.
	62 Fäß. u. Barr.
	313,362 Säcke.
Duck	1,193 Ballen.
	7,970 Stück.
Töpferwaare	32,537 Körbe u. Fässer.
Feigen	140,747 Trommeln.
Genever	2,501 Pipen.
Glas	2,150 Kisten.
Hanf	51,069 Ballen.
	730 Tons.
Häute	768 Ballen.
	703,282 Stückzahl.
Eisen, Stangen	19,597 Tons.
Roh	28,937 "
Blech, Ketten u. s. w.	55,484 Bündel.
Indigo	2,069 Kisten.
	1,667 Seronen.
Wlei	385,214 Mulden.
	62,506 Dröfste.
Melassen	5,780 Tierces.
	33,127 Barrels.
Del, Oliven	1,102 Fässer.
	32,915 Kisten u. Körbe.
Pfeffer	16,579 Säcke.
Piment	20,782 "
Rumpen	14,331 Ballen.
	11,729 Fässer.
Rosinen	304,642 Kisten.
	2,122 Trommeln.
Reis	34,631 Tierces.
Rum	1,972 Pundons.
Salz	1,055,509 Busfels.
Salpeter	18,599 Säcke.
	88,268 Dröfste.
	1,626 Tierces.
Zucker	17,039 Barrels.
	22,958 Kisten.
	33,771 Säcke.
Taback	8,998 Fässer.
	17,191 Ballen u. Ser.
	883 Bothe u. Pipen.
	8,155 Drö. u. $\frac{1}{4}$ "
Wein	27,361 $\frac{1}{4}$ Fässer.
	6,811 Ind. Barrels.
	10,962 Kisten.
Wolle	22,272 Packen.
	18

Die Einfuhr in Newyork belief sich im Ganzen auf den Capitalwerth von:
 1843.... 43,127,693 \$. 1844.... 74,110,270 \$. 1845.... 68,593,249 \$.

Schiffsfahrt im Jahre 1845.

Von fremden Häfen sind 1845 in Newyork angekommen:

	Schiffe	Barke	Briggs	Schoon. u.	Total.
Amerikaner	479	239	542	245	1505
Engländer	17	26	154	79	276
Bremer	15	29	13	1	58
Schweden	4	17	30	3	54
Hamburger	5	14	1	—	20
Franzosen	1	6	6	—	13
Belgier	1	4	—	—	5
Norweger	1	9	10	—	20
Sicilianer	1	7	12	—	20
Dänen	3	3	3	1	10
Holländer	—	6	1	7	14
Russen	2	1	3	—	6
Preußen	—	1	9	—	10
Oesterreicher	—	1	3	—	4
Sardinier	—	1	3	—	4
Venezuelen	—	—	—	1	1
Mecklenburger	—	—	1	—	1
Portugiesen	—	—	5	2	7
Columbier	—	—	5	—	5
Genuesen	—	—	2	2	4
Mexicaner	—	—	1	3	4
Brasilianer	1	—	1	—	2
Texaner	—	—	—	1	1
	530	364	805	345	2044
Dazu Küstenschiffe					5799
					Total..... 7843

Die Waarengattung der einzelnen Handelsartikel zeigt uns, daß Newyork sowohl für einheimische als auch für fremde, wie südamerikanische, westindische, ostindische, chinesische und Fischerei-Producte ein höchst wichtiger Import- und Exportplatz ist. Ein Blick auf den Schiffsverkehr zeigt eine Großartigkeit in den Bewegungen der großen Gattungen der Handelschiffe, wie wir sie selten antreffen. Ueber die bedeutenden Transporte von Einwanderern, welche von Europa in Newyork ankommen, sprechen wir später.

Baltimore's Verkehr.

Aus dem Verkehre Baltimore's im Jahre 1846, erwähnen wir sein Hauptgeschäft, den Taback-Export; dieser umfaßte im Ganzen 51,383 Faß,

bavon gingen:

nach Bremen	24,674 Faß	nach Antwerpen	1,856 Faß
" Holland	15,478 "	" St. Peterburg	788 "
" Frankreich	8,162 "	" Triest	425 "

Richmonds und Petersburgs, in Virginien, Verkehr.

Ausfuhr von Taback und Mehl
in dem Verwaltungsjahre 1846, endigend am 30. September.

Nach	Taback	Stengel	Mehl
Liverpool..... Faß	6,615	—	19,781
London	3,225	—	14,765
Cowes.....	750	—	—
Leith.....	488	—	—
Glasgow.....	248	—	584
Bristol.....	469	—	—
Halifax N. S.....	16	—	2,385
Havre.....	1,623	—	—
Gibraltar.....	368	—	300
Genua.....	1,496	—	—
Triest.....	892	—	—
Antwerpen.....	1,698	—	—
Rotterdam.....	1,853	159	—
Amsterdam.....	239	63	1,098
Bremen.....	1,055	2,498	116
Südamerika.....	10	—	83,420
Total..... Faß	21,045	2,720	122,449

Neworleans Verkehr.

Für Neworleans wurden für das Geschäftsjahr von 1846 erzeugt:
an Baumwolle1,054,000 Ballen. | an Taback.....73,000 Fässer.

Neworleans empfang in demselben Jahre zum Export:

Zucker.....	186,000 Fässer
Schweineschmalz.....	107,000 " à 2 Ctr.
gepökeltes Schweinefleisch.....	370,000 " à 2 "
" Rindfleisch.....	62,000 " à 2 "
Mehl.....	838,000 " à 196 ℔
Mais.....	1,525,000 Säcke à 125 "
Weizen.....	404,000 " à 150 "
Blei.....	785,394 Blöcke à 70 "

davon gingen:

nach London.....	860 Blöcke.	nach Antwerpen.....	13,847 Blöcke.
" Liverpool.....	14,910 "	" Hamburg.....	2,930 "
" Hull.....	350 "	" Gothenburg.....	300 "
" Havre.....	81,992 "	" St. Petersburg.....	9,155 "
" Bordeaux.....	400 "	" Triest.....	10,283 "
" Marseille.....	1,897 "	" Livorno.....	2,990 "
" Nantes.....	2,397 "	" Venedig.....	2,990 "
" Bremen.....	2,348 "	" Genua.....	5,242 "
" Amsterdam.....	3,707 "	" andern fremd. Häfen	15,389 "

Der Baumwollen- und Taback-Export gestaltete sich folgendermaßen:

	Baumwolle.	Taback.
nach Großbritannien	562,320 Ballen	24,505 Fässer
„ Frankreich	159,528 „	4,288 „
„ Hamburg	3,585 „	181 „
„ Bremen	3,419 „	6,328 „
„ Holland	2,072 „	1,555 „
„ Belgien	7,838 „	4,294 „
„ Gothenburg	3,877 „	943 „
„ anderen Häfen des nörbl. Europa's ..	8,050 „	298 „
„ „ „ südl. „ ..	84,086 „	12,218 „
„ anderen Häfen	220,082 „	7,435 „

Summa 1,054,857 Ballen 62,045 Fässer.

Außer den Schiffen der Vereinigten Staaten kamen an: 274 Schiffe
v. z. 121,397 Tonnen, nämlich:

Engländer	176	Norweger u. Schweden	5
Bremer	27	Hamburger	2
Franzosen	20	Pübecker	2
Spanier	19	Oesterreicher	1
Mexicaner	13	Russen	1
Sardinier	7	Preußen	1

15. Schiffe gingen nach Triest, 1 nach Venedig.

Es wurden dadurch befördert:

Baumwolle	27,331 Ball.	Wachs	33 Fäsch.
Blei	11,630 Bl.	Blauholz	27 Tonn.
Zucker	6 Fässer.	Farbeholz, anderes	2238 Stück.
Häute	260 Stück.	Caffee	220 Säcke.

Werth zusammen 1,760,000 fl. C.-M.

Galvestons in Texas Schiffahrt

in den Jahren 1844 bis 1847, endigend den 30. September.

Angekommen

	Amerikaner	Fremde	Total
1843/44	97	54	151 Schiffe
1844/45	174	32	206 „
1845/46	283	55	338 „
1846/47	237	37	274 „

Die für Galveston höchst wichtigen Transporte deutscher Auswanderer erwähnen wir später im Capitel über die deutschen Auswanderungen.

Durch den Anschluß des Staates Texas an den nordamerikanischen Bundesstaat, werden Ruhe, Ordnung, Fleiß und Regsamkeit in dieses von der Natur so reich begabte Land einziehen und innerer Wohlstand da erblühen, wo früher wüste, mexikanische Wirthschaft hauste und höchstens nur mal ein Büffeljäger über wilde Aecker jagte. In Zukunft werden

auch Galvestons Exportverzeichnisse bedeutende Massen von Getreide, Fleisch und mancherlei Holzarten aufzuweisen haben.

Die commerciellen Zustände Nordamerika's erfreuen sich gegenwärtig der größten Blüthe. Die Erndten sind mit wenigen Ausnahmen im Jahre 1847 u. 1848, wieder gut ausgefallen. Die große Handelskrisis und Gelbnoth Englands im Jahre 1847 hat nicht bedeutend auf Nordamerika zurückgewirkt. Die Handels- und Geldgeschäfte verlieren hier immermehr den Charakter von Schwindelgeschäften und wenden sich solideren Bahnen zu.

Möge ein deutscher Bundesstaat an dem nordamerikanischen ein Beispiel nehmen, und daran sehen, wie in sich verschiedene Staaten, mit verschiedenen Interessen und verschiedenen Staatsverwaltungen zu einander halten müssen, um durch eine gemeinsame Centralregierung ihre Verhältnisse unter einander zu ordnen und als Großmacht mit einheitlicher Politik dem Auslande gegenüber aufzutreten.

II. Mexico's Seeverkehr.

Wie sich in Zukunft Deutschlands Verkehr mit Mexico stellen wird, hängt sehr von den künftigen staatlichen Einrichtungen dieses Landes ab. Hoffentlich werden die ewigen Revolten, welche das Land verwüsten und jeden Trieb der Bewohner zu friedlichen Beschäftigungen ersticken, endlich mal einem starken und kräftigen Gouvernement weichen, wozu die Sitten und Lebensweise, wie sie von den Vereinigten Staaten ausgehen, und durch Colonisation und Waffengewalt immer mehr Eingang in den Staat von Mexico sich zu verschaffen wissen, gewiß das Meiste beitragen werden. Der Zolltarif Mexico's ist bekanntlich reiner Finanzzolltarif und in den meisten Artikeln von gewaltiger Höhe, sowohl für die Einfuhr als für die Ausfuhr.

Wollen wir künftig in einem Lande, wo es bislang nur von Söldnerhorden abhing, wer das Staatsruder führen sollte, fester auftreten, müssen wir nothwendig dort physische Kräfte entwickeln können und durch geeignete Nationalrepräsentanten vertreten sein. Nirgends zeigte sich aber auch unsere politische Schwäche mehr als in diesen, weniger geordneten Staaten Amerika's. Preußen und Oesterreich haben manche große Waffenthat in und bei Deutschland vollbracht. Wer respektirt aber diese geschichtlichen Reminiscenzen in Amerika, da Jedermann weiß, daß der deutsche Landsoldat nicht über's Meer kommen kann, und Deutschland im

Innern zerrissen, sich dem Auslande gegenüber nicht als Nation zeigt. Nur durch Vereinigung unserer Handelsflotte und Erziehung einer gemeinschaftlichen deutschen Kriegsflotte unter einer gemeinsamen Kriegssflagge, welche einer handelsverständigeren, einheitlichen, äußeren Politik zur Verfügung gestellt ist, um den Anordnungen deutscher National-Consuln Nachdruck zu verschaffen, können wir in Mexico zu Ansehen gelangen und unserem Handel dort neuen Aufschwung verleihen.

Mexico war ein sehr bedeutender Abnehmer deutscher Leinen, die unter den Namen von Platillas, Creas, Costopillos u. s. w. sich über das ganze Land verbreiteten, bis es dem Engländer auch hier gelang, durch imitierte deutsche Leinen sich Bahn für den Absatz seines Productes zu brechen und vielfach das deutsche Fabrikat ganz vom Markte zu verdrängen. Verweben von dem gleichmäßigeren Maschinengarn, sorgfältige Appretur und dem Mexicaner angenehme Aufmachung der Waare, Reellität in der Breite und Länge der einzelnen Stücke, nebst wohlfeileren Preisen, waren die Ursachen seines Sieges. Die statistischen Angaben aus der letzten Zeit sind höchst mangelhaft, weil durch den americanischen Krieg viele Hafenplätze und Zollstätten von den Americanern besetzt waren und sich zu den inneren Unruhen noch die Verwickelungen eines auswärtigen Krieges gesellt hatten. Für das Jahr 1842 wird der auswärtige Verkehr angeschlagen wie folgt:

Einführen:

Von England	für 4,500,000 Piaſt.	Von d. Ver. Staaten „	1,400,000 Piaſt.
„ Frankreich	3,000,000 „	„ Spanien	500,000 „
„ Hamburg	1,300,000 „	„ Mittel-Neer	800,000 „
„ China	800,000 „		Total 12,300,000 Piaſt.

Ausführen:

Contanten über Veracruz	4,000,000 Piaſt.
„ „ Mazatlan und San Blas	2,500,000 „
Silber und Gold über Tampico	7,000,000 „
„ „ „ „ andere Häfen	5,000,000 „
Cochenille, Jalappe, Cassaparille und Häute	1,000,000 „
Verschiedenes	500,000 „

Es braucht wohl nicht bemerkt zu werden, daß diese Übersicht den sehr bedeutenden Schmuggelhandel nicht mit in sich begreift.

Von den verschiedenen Haupt-Zollämtern gingen folgende Beträge für den Staat ein:

von Veracruz	3,329,802 Piaſt.	von Guarmas	55,814 Piaſt.
„ Tampico	883,039 „	„ Monterey	96,853 „
„ Matamoras	312,403 „	„ Acapulco	17,182 „
„ Mazatlan	383,159 „	„ San Blas	208,845 „
		Summa	5,287,097 Piaſt. Brutto.

Mazatlans Verkehr.

Aus dem Jahre 1846 erwähnen wir nur den Verkehr von Mazatlan. Es liefen hier in diesem Jahre 26 Schiffe mit einem Ladungswerthe von 3,650,000 Piafter ein.

Unter diesen befanden sich:

9 Engländer mit einem Ladungswerthe von 1,450,000 Piaft.

5 Hanseaten " " " " " "
in englischen Waaren 850,000 Piaft.
" deutschen " 700,000 " "

1,550,000 " "

2 Franzosen mit einem Ladungswerthe von 200,000 " "

6 Chilesen " " " " 155,000 " "

2 Equadore " " " " 230,000 " "

1 Peruaner " " " " 40,000 " "

1 Däne " " " " 25,000 " "

Was die einzelnen Zweige des mericanischen Handels mit Deutschland betrifft, so verweisen wir auf die früher mitgetheilten Verkehrsübersichten des Handels unserer deutschen Seestädte, so wie wir die Concurrenz Englands und seiner Handelsplätze mit deutschen Plätzen aus den bei der Abhandlung des englischen Handels vorgeführten Uebersichten erkennen werden.

12) Haiti's Seeverkehr.

Die Insel Haiti oder St. Domingo ist als neutrales und von keinem europäischen Staate abhängiges Land in den westindischen Gewässern von bedeutender Wichtigkeit für den deutschen Seehandel. Wenn auch in dem spanischen Theile viele Sympathien für Spanien herrschen, so kann dem Handelsstande wenig an einer engeren Verbindung mit Spanien liegen, da dieses Land weder Manufactur- noch Fabrikwaaren, welche der Bewohner Haiti's bedarf, ausführt und durch seine Colonien als bedeutender Concurrent der Insel Haiti auftritt. Mehr Verbindungen herrschen in dem französischen Theile mit Frankreich. Frankreichs unbehülliche Handelspolitik, sein rigides Schutzzollsystem, seine schwerfällige Abfertigungsweise an den Douanestätten, sein ganzes Trachten nach den erträumten Resultaten des f. g. Mercantilsystems haben es aber verschuldet, daß andere, worunter namentlich deutsche Kaufleute festeren Fuß auf der Insel fassen konnten. Es sind namentlich Hamburger und Bremer Häuser, welche wir im großen Ansehen in Port au Prince und Porto Plata, welche letztere Stadt ihres etwas gesunderen Clima's wegen, in der letzteren Zeit sich besonders gehoben hat, finden.

Von Deutschland werden Leinen, baumwollene Tücher, und andere Baumwollenwaaren, Strumpfwaaren, Schneide- und andere Metallwaaren nicht unbedeutend eingeführt; indeß auch hier tritt die englische Industrie mit ihren billigeren, oft auch solideren und geschmackvolleren Erzeugnissen der unsrigen sehr rivalisirend entgegen. Manche Erleichterungen sind in der letzten Zeit im Einfuhrzolle eingetreten. Politische Ruhe und ein dauerhaft geselliger Zustand werden die Productionskräfte der Insel bedeutend vergrößern und eine noch umfangreichere Importation europäischer Erzeugnisse durch den Export von Bodenfrüchten decken können. Von den Hafenplätzen erwähnen wir:

Port au Prince.

Im Jahre 1846 führte Port au Prince an Hauptproducten aus:

Caffee.....	14,119,949 ₧	Poetholz.....	18,101 ₧
Blauholz.....	13,123,900 "	Zingwer.....	14,298 "
Baumwolle.....	307,111 "	Wachs.....	11,727 "
Cacao.....	301,812 "	Schilbpatt.....	948 "
Lumpen.....	47,884 "	Honig.....	461 "
Alcohanf.....	40,779 "	Mahagoniholz.....	484,684 ₧ß.

Schiffe liefen ein: 144 v. z. 22,622 Tonnen, davon kamen von Hamburg: 10 Hamburger, 1 Preuße, 1 Franzose, von Bremen: 2 Bremer.

13) Venezuela's Seeverkehr.

Der südamerikanische Freistaat Venezuela wird immer wichtiger für Deutschland, weil er in ziemlich ruhigem Gange der politischen Bewegungen immer mehr seine staatlichen Zustände ordnet, seine Productionskräfte vermehrt und dadurch geneigter und fähiger gemacht wird, deutsche Producte zu consumiren. Die Hanseaten haben schon ziemlich festen Fuß auf den Märkten Venezuela's gefaßt und die Handelspolitik derselben, gegenüber den verkehrsbeschränkenden Bestimmungen Englands und Frankreichs wurde von jeher dort mit großem Wohlgefallen aufgenommen. Der Zolltarif ist nicht übermäßig hoch. Für Einwanderung scheint sich die Regierung immer mehr zu interessieren, indem sie durch Geseze die Colonisirung und Einwanderung zu regeln und zu begünstigen sucht.

Aus- und Einfuhr in 1845/46.

Der auswärtige Handel stellte sich im Verwaltungsjahre 1845/46, nach seinen verschiedenen Richtungen folgendermaßen:

Von und nach	Einfuhr.	Ausfuhr.
Hamburg.....	497,890	687,471 Piaſt.
Bremen.....	210,377	273,931 "
Dänemark.....	130,763	365,334 "
Niederlande.....	17,149	— "
Großbritannien.....	1,273,956	1,004,052 "
Frankreich.....	462,166	741,040 "
Spanien.....	192,640	939,929 "
Oeſterreich.....	—	76,593 "
Sardinien.....	19,558	26,356 "
Summa Europa.....	2,804,499	4,114,706 Piaſt.
Vereinigte Staaten.....	1,099,038	1,647,026 "
Britiſch Weſtindien.....	184,831	370,402 Piaſt.
Franzöſ. ".....	14,040	34,662 "
Cuba.....	29,837	62,632 "
Portorico.....	45,524	250,058 "
St. Thomas.....	912,622	309,986 "
St. Domingo.....	629	— "
Niederlän. Weſtindien.....	240,788	311,011 "
Summa Weſtindien.....	1,528,271	1,338,751 Piaſt.
Mexico.....	—	18,632 "
Neu-Granada.....	4,295	460 "
Summa Mittel-Amerika.....	4,295	19,092 Piaſt.
Verſchiedene Länder.....	10,128	716 "
Zuſammen.....	5,446,231	7,120,297 Piaſt.

Was nun die Ausfuhr betrifft, ſo vertheilt ſie ſich auf folgende Hauptartikel und nach folgenden europäiſchen Ländern und Plätzen:

Gegenſtände.	Hamburg.	Bremen.	Dänemark.	Großbritannien.
Baumöl, Werth in Piaſt.	—	180. 46	25. 28	—
Baumwolle..... ℔	137,275	17,237	30,194	106,057
Indigo..... "	6,362	2,113	908	11,000
Zucker..... "	—	—	—	764,329
Cacao..... "	36,845	40,580	62,500	630
Caffee..... "	4,853,018	1,781,984	3,341,890	9,841,988
Cigarren..... Stück	18,000	—	40,800	—
Rindshäute..... "	58,499	13,684	17,211	2,733
Audere Häute... "	2,512	746	745	—
Diviſi..... ℔	—	—	—	382,600
Nußholz..... Piaſt.	717. 31	—	150. 00	1431. 99
Farbeholz..... "	483. 29	—	—	524,990
Räſe..... ℔	—	—	—	2,000
Blättertabac... "	751,940	665,301	203,012	71,078
Contanten..... Piaſt.	4409. 00	—	—	—
Diverſes..... "	2735. 45	176. 15	1141. 77	360. 50

Gegenstände.	Frankreich.	Spanien.	Oesterreich.	Sardinien.
Baumwolle. <i>℔</i>	326,873	89,055	—	16,520
Indigo "	24,899	77,552	1,044	417
Zucker "	—	516	—	—
Cacao "	1,783,412	4,894,294	137,420	440
Caffee "	4,173,529	179,494	883,800	192,534
Rindshäute. <i>Stück</i>	18,196	17,021	5,000	2,074
Anderer Häute "	48	—	60	—
Nußholz <i>Piaſt.</i>	616.30	58.20	—	—
Farbehholz "	5042.60	—	—	—
Diverses "	417.76	39.50	2.00	78.60

Aus der Gesamteinfuhr dieses Jahres repräsentirten folgende Artikel nachfolgende Werthe:

	<i>Piaſter.</i>		<i>Piaſter.</i>
Eisen- und Quincaillerie-W.	139,384.58	Papier, Schreib-	29,122.60
Wagen und Karren	21,896.25	" " Druck-	9,720.50
Kutschen	520.50	" " Pack-	9,096.45
Instrumente zum Gewerbe-		" " buntes	901.75
Gebrauch	6,416.71	Näbſeide	1,465.75
do. muſikaliſche	4,861.—	Gewebe von Baumwolle. .	1,086,903.89
Apparate für Zuckermühlen	15,660.06	" " Wolle	112,626.27
Ackerbaugeräthschaften . . .	13,112.—	" " Leinen	702,645.54
Druckereigeräthe	10,860.—	" " Seide	60,186.52
Maschinen	250.—	And. Waaren aus Baumw.	550,412.12
Blech	667.25	" " " Wolle	78,798.73
Lampen	2,290.—	" " " Leinen	221,654.74
Fässer, leere	1,426.50	" " " Seide	112,621.86
Möbel u. Hausgeräth	12,473.54	Fertige Kleider	4,094.50
Stühle	2,065.70	Uhren	1,180.50
Tische	4,305.38	Parfümerien	14,250.04
Spiegel	4,188.40	Drogen u. Medicin	33,679.48
Glaswaaren	21,098.32	Likör in Flaſchen	2,118.37
Steinwaaren	1,630.—	" " anderen Gefäßen . .	22,471.78
Steingut	48,850.87	Branntwein in Flaſchen . .	384.50
Kryſtallwaaren	3,725.20	" " in anderen Gefäßen .	53,603.64
Juwelen, unächte	3,542.89	Eider in Flaſchen	2,370.00
" ächte	32,661.39	Wein in Flaſchen	32,222.93
Spieſſachen	1,729.94	" " anderen Gefäßen . .	113,221.42
Druckſchriften	44,706.35	Bier in Fäſſern	12,681.61
Leder	9,678.52	" " anderen Gefäßen . .	1,442.12
Stiefel und Schuhe	12,722.99	Schinken	109,179.27

Laguayra's Export.

Der wichtigste Hafenplatz der Republik Laguayra exportirte:

an	1846.	1847.	an	1846.	1847.
Caffee....	147,468 ...	110,999 Quint.	Zucker.....	4,562 ...	3,718 Quint.
Cacao....	32,030 ...	29,053 "	Indigo.....	514 ...	509 "
Baumwolle	240 ...	634 "	Häuten.....	34,435 ...	41,120 Stück.

Von den deutschen Seeplätzen stehen, wie wir schon früher gezeigt, Hamburg, Altona, Bremen und Triest mit Venezuela in ziemlich bedeutender Geschäftsverbindung. So kamen im Jahre 1846 von Venezuela

nach Hamburg.....	18	Schiffe mit Ladung,			
" Bremen.....	8	"	"	"	
" Triest.....	4	"	"	"	
" Altona.....	34	"	von Südamerika überhaupt, und zwar		
			großen Theils von venezuelischen Häfen.		

14) Brasilien's Verkehr.

Kein transatlantisches Land hat in diesem Augenblicke eine solche Wichtigkeit für Deutschland, wie das Kaiserreich Brasilien. Die weit gedehnten Landstrecken der nördlichen Provinzen dieses Reichs bieten der Erzeugung der Haupt-Colonial-Artikel, wie Zucker, Caffee, Reis und Baumwolle, die reichsten Acker, auf denen alle ostindischen Producte vortrefflich gerathen, während der Süden des Reichs sich durch seine für Getreidebau und Viehzucht geeignete Lage auszeichnet.

Der Marannon mit dem Negro, Madeira, Tagajoz, Kinga und Tocantins, durchströmt in östlicher Richtung die nördlichen Provinzen, während Paraguay und Parana das Innere der südlichen Provinzen mit dem Meere verbinden.

Ein solches Land, welchem eine große Zukunft als Producenten von Bodenproducten gar nicht abzusprechen ist, dessen klimatische Verhältnisse aber in den meisten Gegenden eine große Ausdehnung des Gewerbswesens durchaus nicht zulassen, welches ganz unabhängig von anderen Staaten ist, und weder innere Gewerbekraft noch auswärtige Besitzungen zu bedenken hat, muß ein vortrefflicher Consument deutscher Handelsartikel werden, falls Deutschland ein guter Consument brasilischer Producte wird.

Ein Blick auf den Verkehr der Haupthandelsplätze des Landes zeigt uns, zu welcher Bedeutsamkeit schon jetzt der Handel Brasiliens gelangt ist.

a) Handel von Rio de Janeiro.

Die Einfuhren des Jahres 1846 bestanden hauptsächlich in:

Bier	30,960 Fäß.	Rosinen	48,068 Kist.
Butter	25,554 "	Harz	8,890 Fäß.
Käse	3,135 Kist.	Salz	693,582 Mq.
Stockfisch	19,929 Ctr.	Seife	11,119 Kist.
Laue	7,231 Bund.	Theer	2,450 Fäß.
Mehl	212,407 Fäßsch.	Weißblech	3,881 Kist.
Eisen	2,052 Tonn.	Mehlspeise	11,654 "
"	41,271 Stang. u. Bunde.	Weizen	11,600 Mq.
Leinsaat	1,733 Ball.	Glas	2,739 Scheib.
Branntwein	240 Pipen.	Olivenöl	905 Pipen.
Kerzen	18,655 Kist.	Papier	9,089 Colli.
Steinkohlen	20,277 Tonn.	Pech	246 Fßsch.
Kupfer	253 "	Raventuch	4,546 Stück.
Bretter	10,886 Dutz.	Segelleinen	6,196 "
Quincailerie	7,440 Colli.	Salpeter	2,040 Colli.
Kupfer	14,880 Scheib.	Stahl	1,322 Kist.
Felle	1,733 Ball.	Thee	3,698 "
Fleisch, gefalz.	3,900 Fßsch.	Taback	1,210 Colli.
Nägcl	6,029 Colli.	Essig	837 Pipen.
Farbwaaren	14,923 "	Bleiwetß	2,713 Colli.
Pfeffer	904 Sack.	Wein	35,200 Fäß.

In Manufacturwaaren wurden eingeführt:

Baumwollenwaaren:

von England	22,986 Colli.	von Deutschland	404 Colli.
" Frankreich	1,214 "	" den Verein. Staaten	4,866 "
		Total	29,470 Colli.

Wollenwaaren:

von England	3,175 Colli.	von Deutschland	202 Colli.
" Frankreich	384 "	" Belgien	65 "
		Total	3,826 Colli.

Leinenwaaren:

von England	1,657 Colli.	von Portugal	194 Colli.
" Frankreich	69 "	" Belgien	1 "
" Deutschland	174 "	" den Verein. Staaten	66 "
		Total	2,161 Colli.

Seidenwaaren:

von England	424 Colli.	von Spanien	36 Colli.
" Frankreich	556 "	" Belgien	35 "
" Deutschland	78 "	" den Verein. Staaten	93 "
" Italien	50 "	Total	1,272 Colli.

Der Importhandel wurde besorgt durch folgende Schiffe.

Es kamen an:	Schiffe.	Es kamen an:	Schiffe.
mit Stückgütern	101	mit Kohlen	39
" Munition	2	" Kohlen u. anderen Artikeln	12

Es kamen an:	Schiffe.	Es kamen an:	Schiffe.
mit Stockfisch	9	mit Häuten	18
" Stockfisch u. Schiffsmaterial.	1	" Häuten, Talg u.	6
" Tauwerk	3	" Eis u. diversen Waaren...	2
" Tauwerk u. Thee	1	" Eisen u. Salz	1
" Dielen	10	" getr. Fleisch u. Talg	1
" Dielen u. Kohlen	2	" Bauholz	5
" Dielen u. Eisen	12	" Bauholz u. diversen Waaren	3
" Dielen u. Schiffsmaterialien	3	" Schiffsmaterialien	2
" Dielen u. diversen Waaren..	1	" Kartoffeln u.	1
" Essenwaaren	70	" Salz	73
" Essenwaaren u. Kohlen....	9	" Salz u. Früchten	2
" Essen- u. anderen Waaren..	14	" Salz u. diversen Waaren...	8
" Töpfergut, Kohlen u. s. w...	3	" Thee, Seide u.	1
" Thran	6	" Wachs u. Del	5
" Mehl	53	" Wein	24
" Mehl u. Essenwaaren	10	" Wein u. Essenwaaren	2
" Mehl u. Eis	1	" Wein u. Früchten	7
" Mehl u. Bauholz	1	" Wein, Del u. Früchten	23
" Mehl u. Schiffsmaterialien .	3	" Wein u. Del	6
" Mehl u. Proviant	3	" Wein u. Salz	42
" Mehl u. diversen Waaren ..	37	" Wein u. diversen Waaren...	45

Von den verschiedenen Bezugsgegenben bemerken wir folgende:

für Mehl	Nord-Amerika und Triest.
" Weizen	desgl. und Chli.
" Wein	Mittelmeer, Sicilien, Malaga, Lissabon, Dporto.
" Butter	Irland.
" Käse	Holland.
" Schinken	Nord-Amerika, Buenos-Ayres, England, Hamburg, Westphalen.
" Ochsenfleisch und Speck.	Hamburg und do. do.
" Del	Mittelmeer.
" Seife	Venedig, Amerika, Hamburg.
" Lichte, Talg	Dporto.

Die Ausfuhr des Jahres 1846 umfasste hauptsächlich nachfolgende Artikel:

C a f f e e.

Ausfuhr nach den verschiedenen Bestimmungen:

Nach	1846.	Nach	1846.
Antwerpen	58,047 Säcke	Preußen	8,631 Säcke
Bremen	25,085 "	Rußland	15,108 "
dem Cap d. g. Hoffnung	23,069 "	Spanien	1,801 "
dem Canal	84,830 "	Schweden	43,803 "
Dänemark	40,361 "	Triest	77,923 "
Frankreich	39,159 "	den Verein. Staaten ..	727,263 "
Hamburg	177,326 "	Venedig	2,529 "
dem mittelländ. Meere	165,469 "	anderen Häfen	1,576 "
Portugal	19,046 "	Total	1,511,096 Säcke

Z u c k e r.

Ausfuhr nach den verschiedenen Bestimmungen.

Nach		Nach	
Antwerpen	156 Kist.	Portugal	3,663 Kist.
dem Cap der guten Hoffnung	24 "	dem Platastrom	1,721 "
dem Canal	1,756 "	Triest	285 "
Dänemark	150 "	anderen Häfen	100 "
dem Mittelmeer	260 "	Total	8,115 Kist.

Die Ausfuhr dieses Jahres war geringer als gewöhnlich. Die Hansestädte, namentlich Hamburg, beziehen in den meisten Jahren 500 bis 600 Kisten Zucker von hier, wenn auch der Haupt-Zuckermarkt für diese Plätze in Bahia liegt.

H ä u t e.

Ausfuhr nach den verschiedenen Bestimmungen:

Nach	1846.	Nach	1846.
Antwerpen	37,693 Stück	Portugal	59,866 Stück
dem Canal	33,098 "	Spanien	43,594 "
Dänemark	1,056 "	Schweden	4,806 "
Frankreich	9,718 "	Triest	9,190 "
den Hansestädten	23,543 "	den Verein. Staaten ..	22,630 "
dem mittelländ. Meere	149,398 "	Total	394,592 Stück.

Ferner wurden ausgeführt:

Hafen- u. Kuhhörner ..	345,199 Stück	Taback	18,483 Rollen
Häute, halbgegerbte ...	17,291 "	Jacarandaholz	21,066 Planck.
Reis	14,160 "	Tapioka	4,701 Fäsch.
Rum	3,664 Pipen	Specacuana	49,788 B

Der Werth sämtlicher exportirten Producte wird zu 31,000,000 rs., der des ungemünzten Goldes und der Diamanten zu 3,000,000 rs. geschätzt. — Zur Producten-Ausfuhr wurden verwandt: 668 Schiffe v. j. 199,858 Tonnen, darunter:

Nordamerikaner	205	Belgier	18
Engländer	67	Spanier	17
Sardinier	53	Bremer	15
Schweden	50	Neapolitaner	12
Portugiesen	45	Norweger	6
Dänen	54	Russen	6
Oesterreicher	28	Preußen	4
Brasilier	27	Lübecker	3
Hamburger	23	Holländer	2
Franzosen	22	Orientalen	1

b) Bahia's Zuckergeschäft.

Bahia, der Hauptsitz des brasilischen Zuckergeschäfts, exportirte an

Rohzucker vom 1. October 1846 bis 1. October 1847 etwa folgende Quantitäten:

N a ch	Ladungen mit Kisten	½ Kisten	Barrels
Triest.....	29	12,169	158
Havre.....	7	276	—
Sidney.....	1	390	12
Lissabon.....	11	2,094	23
Oporto.....	5	650	25
Figueira.....	1	143	—
London.....	11	3,058	41
dem Canal.....	57	26,158	342
Greenock.....	1	348	—
Stettin.....	9	4,437	24
Constantinopel.....	1	77	—
Gibraltar.....	4	35	1
Amsterdam.....	4	3,734	52
Genua.....	10	819	155
Venedig.....	1	364	24
Bremen.....	1	170	—
Hamburg.....	17	6,453	21
Copenhagen.....	5	1,238	3
Stockholm.....	11	4,943	6
Gothenburg.....	2	908	—
Helsingfors.....	1	396	—
Norrföping.....	1	342	—
In Schiffen.....	190 mit	69,202	887
			3721

c) Pernambuco's Export

in den 12 Monaten vom 1. Novbr. bis 31. Octbr. 1846, in Arroben.

N a ch	Baumwolle	Zucker	Häute
Amsterdam..... Arroben.	—	7,516	8,183
Antwerpen..... "	—	18,229	4,061
dem Canal..... "	—	358,668	7,500
England..... "	55,842	152,392	7,615
Hamburg und Bremen..... "	521	99,295	5,900
Stockholm re..... "	42	172,253	6,550
Havre..... "	4,023	90,873	60,876
Genua und Triest..... "	—	713,971	36,661
Anderer Mittelmeerhäfen..... "	—	94,995	11,891
Lissabon re..... "	12,504	407,720	10,776
Berein. Staaten..... "	—	145,394	9,533
River Plata, Valparaiso, Afrika und Cap d. guten Hoffnung..... "	—	73,396	—
Total.....	72,932	2,334,702	169,496

d) Verkehr der Häfen der Provinz Rio Grande do Sul.

Im Finanzjahre 1845/46 liefen ein:

in Rio Grande	fremde Schiffe	170 v. z.	30,413 Tonnen
	brasil.	" "	221 " " 33,535 "
" St. Jose del Norte	fremde	" "	192 " " 31,314 "
	brasil.	" "	75 " " 15,893 "

Werth der eingeführten Waaren:

	in Rio Grande	in St. Jose
von den Hansestädten	512	35 Contos
" Rio Plata	356	660 "
" den Vereinigten Staaten	230	108 "
" Portugal	45	95 "
" Spanien	18	111 "
" Sardinien	14	— "
" Frankreich	101	129 "
" Großbritannien	26	706 "
" brasilianischen Häfen	2704	108 "
Summa	4006	1952 Contos.

Also Werth der Einfuhr in beiden Häfen	5958 Contos
dabei " " Ausfuhr " " "	3675 "

Werth der Ein- und Ausfuhr... 9633 Contos.

Im Finanzjahre 1846/7 gestalteten sich die Verkehrsverhältnisse noch besser. Küstenschiffe von brasilianischen Häfen kamen 260 an,

darunter:

von Rio de Janeiro	105	von St. Paulo	27
" Bahia	37	" von St. Catharina	65
" Pernambuco	16		

Fremde Schiffe kamen 262 an, darunter:

von den Verein. Staaten	35 Schiffe mit Mehl, Salz und Baumwollenwaaren.
" Rio de Janeiro	23 " in Ballast.
" Großbritannien	15 " mit Manufacturwaaren und Köhlen.
" Rio de la Plata	14 " " Salz und etwas Wein.
" Spanien	41 " " desgl.
" Frankreich	9 " " Wein und Manufacturen.
" Hamburg	11 " darunter 8 mit Manufacturwaaren zc. und 3 mit Auswanderern.
" Triest	1 " mit Mehl.
" Holland	1 " " Brettern, Pech, Genever zc.

Der Werth der eingeführten Waaren belief sich auf ca. 3850 Contos, davon kamen:

von den Verein. Staaten..	600 Cont.	von Spanien.....	150 Cont.
" Großbritannien.....	1,000 "	" Frankreich	200 "
" Rio de la Plata.....	100 "	" Hamburg	600 "
" Portugal	150 "	" Holland und Triest...	50 "

dazu noch 1000 Conto's an eingeführten Goldmünzen.

Der wichtigste Export-Artikel Rio Grande's sind Rindviehhäute, davon wurden exportirt:

1845/6912,352 Stück. | 1846/71,079,835 Stück.

Die Einwanderung wird später besprochen werden.

Was nun die brasilischen Seeplätze im Allgemeinen betrifft, so ist es ein Uebelstand zu nennen, daß der Mangel an Bevölkerung auf dem Lande augenblicklich keine größere Ausdehnung der Producten-Erzeugung zuläßt, welches natürlich höchst nachtheilig auf den Handel der Seestädte, in denen sonst alle Elemente eines größeren Handelsgeschäfts vorhanden sind, zurückwirken muß. Der Importhandel leidet außerdem sehr darunter, daß den Zwischenhändlern zu langer Credit von den Importeuren gegeben werden muß, und diese Zahlungsfrist zu häufig von Ersteren benutzt wird, um sich auf betrügerische Weise insolvent zu machen.

Bei der freisinnigsten, best ausgearbeiteten Constitution, die Brasilien hat, will es doch der schwachen Regierung, welche durch kein thätiges, Ordnung liebendes Volk unterstützt wird, nicht gelingen, Ordnung in die Verwaltung und das Finanzwesen zu bringen, und namentlich auch der Nachlässigkeit und Bestechlichkeit der Justiz- und Polizeibeamten, so wie dem Betrüge der Finanz- und Zollbeamten zu steuern.

Der solide Handel des rechtlichen Mannes muß unter solchen Staatszuständen gewaltig leiden.

15) Montevideo's und Buenos-Ayres' Seeverkehr.

Diese beiden am Ausflusse des Rio de la Plata einander gegenüber gelegenen Handelsplätze, von denen Montevideo Hauptstadt der Republik Uruguay, Buenos-Ayres Hauptstadt der argentinischen Republik ist, bieten dem Handel und Gewerbfleiß Deutschlands viele Anknüpfungspunkte. Unsere Hansestädte, und Köln durch Antwerpen haben schon lange mancherlei Handelsverbindungen mit diesen Städten gehabt,

welche leider in der letzten Zeit sehr gelitten haben, durch die Zwistigkeiten zwischen den Dictatoren beider Städte, die in ein förmliches Raubsystem ausarteten und durch englische und französische Vermittlungsversuche neue Nahrung erhielten. — Die Commandanten der englischen und französischen Kriegsgeschwader erklärten den Hafen von Buenos-Ayres und den Eingang in den la Plata-Strom für blockirt und England besetzte pfandweise das Zollhaus des von ihm beschützten Montevideo's. Wo blieben da die schwachen, unbeschützten Deutschen, als der zeitweilige Inhaber des Zollhauses dem landsmännischen Engländer es erleichterte, an dieser Zollstätte seine Waaren einzuklariren, um sie demnächst im Wege des Schmuggels nach dem Innern des Landes zu versenden?

a) Montevideo's Verkehr.

Ausfuhr im Jahre 1846.

Nach	Rindshäute, trocken.	Rindshäute, gefalzen.	Kalbfelle.	Hammel- felle.
Deutschland Stück	182,212	2,284	—	—
Brasilien..... "	10,066	—	9	528
Spanien..... "	116,261	1,851	6,011	312
den Vereinigten Staaten "	72,040	—	346	10,852
Frankreich..... "	180,411	40,577	2,035	6,864
England..... "	22,721	34,078	282	18,576
Italien..... "	87,194	7,113	6,110	—
Total....	670,935	85,903	14,793	37,132

Ferner:

Nach	Wolle.	Pferdehaare.	Hörner.
	Arroben.	Arroben	Stück
Deutschland.....	1,726	5,503	3,995
Brasilien.....	—	1,402	—
Spanien.....	50	—	3,000
den Vereinigten Staaten.....	25,303	7,663	—
Frankreich.....	22,822	9,349½	50,409
England.....	10,387	13,688	16,200
Italien.....	9,227	1,125	21,586
Total.....	69,515	38,730½	95,190

Schiffahrt im Jahre 1846.

N a c h	Verhältniß der	
	ausgelaufenen Schiffe.	ausgef. Waaren-Werthe in \$
Deutschland.....	18	576,878½
Brasilien.....	6	42,026½
Spanien.....	11	276,875½
den Vereinigten Staaten.....	10	228,433½
Frankreich.....	23	725,007½
England.....	11	310,459
Italien.....	13	175,787½
Total.....	92	2,335,468½

b) Buenos-Ayres' Verkehr.

Ausfuhr

vom Anfange der Blockade bis Ende October 1846.

Rindshäute, trockene...	256,156 Stück	Hörner.....	59,800 Stück
gefalgene..	54,801 "	Straußfedern.....	20,800 "
Pferdehäute.....	30,656 "	Wolle.....	87,325 Arro
Schaaффelle.....	33,000 Duz.	Pferdehaare.....	21,512 "
Kalbfelle.....	5,000 Stück	Falg.....	4,000 "
Nutriaфelle.....	150,000 "	u. f. w.	

Die Ausfuhren vom 1. Januar bis 1. November 1845 schlugen folgende Richtungen ein:

N a c h	Rindshäute, trockene.	Rindshäute, gefalgene.	Schaaффelle.
	Stück	Stück	Duzend
Falmouth, wegen Ordre.....	185,258	8,938	—
Antwerpen.....	279,852	21,665	—
Hamburg und Altona.....	150,149	8,351	60
Bremen.....	29,371	2,535	—
England.....	48,472	436,888	8,562
Frankreich.....	198,481	59,503	59,645
Spanien.....	185,452	3,624	1,550
Italien.....	82,415	12,261	3,550
den Verein. Staaten.....	191,518	11,250	47,036
Havana.....	1,359	—	—
Brasilien.....	7,207	—	—
Montevideo.....	30,660	—	1,593
Total.....	1,390,194	565,015	121,996

Ferner:

N a c h	Pferdehaare.	Wolle.	Falg.
	Arroben	Arroben	Arroben
Antwerpen	2,750	17,520	7,000
Hamburg und Altona	1,280	990	1,200
Bremen	358	240	—
England	26,735	124,211	444,104
Frankreich	25,140	100,360	26,454
Spanien	—	450	—
Italien	2,460	42,148	3,598
den Verein. Staaten	10,757	427,033	5,190
Havana	—	—	3,660
Brasilien	—	—	4,543
Montevideo	485	2,790	—
Valparaiso	—	—	25,000
Total	69,965	715,742	520,749

Von den ausgeladeten 368 Schiffen gingen nach:

Falmouth	13	Spanien	15
Antwerpen	24	Italien	18
Hamburg-Altona	15	den Verein. Staaten	49
Bremen	3	Havana	47
England	79	Brasilien	64
Frankreich	40	Valparaiso	1

Friede, Ordnung und geregelte politische Verhältnisse im Innern der Staaten des la Plata, und kräftiger Schutz unserer deutschen Establishments, sowohl gegen die Raubanfälle der Landesbewohner, wie gegen die im Trüben fischende Handelspolitik unserer europäischen Gewerbefleiß-Concurrenten, können den deutschen Handel und den Absatz unserer Producte in jenen Ländern zu einer bedeutenden Blüthe bringen. So lange aber die trostlose Schwäche in unserem bisherigen Auftreten nach Außen fortbauert, werden wir nimmer die vortheilhaften Positionen in jenen Gegenden einnehmen, welche andere Völker durch nationale Stärke und umsichtige Politik sich zu verschaffen gewußt haben.

16) Chili's Seeverkehr.

Der Handelsverkehr der südamerikanischen Republik Chili, darf bei der Erwähnung von Deutschlands überseeischen Handelsbeziehungen nicht unbeachtet bleiben, weil bei der steigenden Cultur dieses productenreichen

Landes der Handel Deutschlands dorthin, wo schon sehr solide Etablissemens deutscher Kaufleute bestehen, beständig steigen wird. In wie fern er einer solchen Steigerung fähig ist, mag aus den wenigen nachfolgenden Notizen, welche wir dem Juni- und Juli-Hefte des Handels-Archivs für's Jahr 1847 entnehmen, schon einigermaßen erschen werden. Chili hat Einfuhr- und Ausfuhrzölle, und zwar theils specifische, theils Werthzölle, wobei der Grundsatz herrscht, alle werthvollen Artikel niedrig zu besteuern, um den Schmuggel zu verhindern. Taback ist Regie.

Der auswärtige Handel Chili's repräsentirte im Jahre 1844 in den einzelnen Richtungen folgende Werthe:

Von und nach:	Einfuhr	Ausfuhr
England	3,210,676	3,135,935 \$
Frankreich	985,815	323,333 "
Deutschland	631,155	135,852 "
Spanien	329,377	38,381 "
Sardinien	51,533	28,542 "
Belgien	29,271	3,388 "
Schweden	9,573	1,559 "
Rußland	4,278	— "
Portugal	2,301	— "
Holland	548	— "
Dänemark	259	7,309 "
Summa Europa	5,254,786	3,674,199 \$
Vereinigten Staaten	667,205	956,052 \$
Peru	929,265	653,028 \$
Bolivien	735,548	102,727 "
Brasilien	197,878	12,967 "
Equador	176,658	24,648 "
Centro-Amerika	166,571	94,839 "
Mexico	153,057	1,455 "
Buenos-Ayres	91,377	8,299 "
Neu-Granada	88	— "
Summa Südamerika	2,450,442	897,963 \$
China	215,196	459,141 \$
Australien	9,045	99,668 \$
Total	8,596,674	6,087,023 \$

Spätere Verkehrs-Nachweisungen liegen uns leider nicht vor. — Uebrigens ist kein Grund vorhanden, anzunehmen, daß in den letztverflossenen Jahren sich Wesentliches in diesem allgemeinen Verkehre geändert habe. Der Verkehr mit den deutschen Seeplätzen erfreut sich eines guten Fortganges.

Schiffsbewegung im Hafen von Valparaíso im Jahre 1845.

Es kamen an:

von London	14 Sch.	von Cuba	1 Sch.
" Liverpool	46 "	" Brasilien	19 "
" anderen engl. Häfen ...	46 "	" Plata-Strom	13 "
Summa v. Großbrit.	106 Sch.	" Ascension, Teneriffa, Falkl.-Ins.	3 "
" Bordeaux	16 Sch.	" Chili-Häfen	247 "
" Havre	9 "	" Bolivien	28 "
" Bresl.	1 "	" Peru	108 "
Summa v. Frankreich	26 Sch.	" Equador	1 "
" Hamburg	18 Sch.	" Neu-Granada	3 "
" Bremen	2 "	" Centro-Amerika	13 "
" Memel	1 "	" Mexico	14 "
Summa v. Deutschl.	21 Sch.	" Oceanien	18 "
" Holland	1 Sch.	" Australien	4 "
" Belgien	3 "	" China, Manilla	4 "
" Italien	1 "	Kriegsschiffe	41 "
" Spanien	12 "	Kriegs-Dampfschiffe	1 "
" d. Verein. Staaten ...	20 "	Dampf-Packetschiffe	22 "
		Walfischfänger	16 "
		Total	746 Sch.

Diese Schiffe kamen unter nachbenannten Flaggen:

unter Englischer	251	unter Sardinischer	9
" Französischer	72	" Oesterreichischer	1
" Hanseatischer	35	" Amerikanischer	63
" Dänischer	16	" Chilesischer	259
" Schwedischer	2	" Peruanischer	15
" Belgischer	6	" Equadorischer	2
" Spanischer	14	" Mexicanischer	1

Rücksichtlich des Handels mit Deutschland ist für die einzelnen deutschen Import-Artikel Folgendes zu bemerken.

In Seidenwaaren kann Deutschland in den mittleren und geringeren Classen von Stoffen, Tüchern u. s. w., so lange es schlichte Waaren sind, sehr gut mit Frankreich concurriren, dagegen muß es in Modestücken noch häufig das Feld räumen.

Was Wollewaaren betrifft, so haben in den feinen und feinsten Tuchen und Kasimirs die französischen hier den Vorzug und konnte Deutschland bis dahin nicht concurriren.

In gemischten Sachen hat Deutschland in Shawls die Oberherrschaft erreicht, in Kleiderstoffen (sächsl.) aber einen harten Kampf mit England zu bestehen.

Die Leinenzufuhr von Deutschland hat sehr abgenommen und bleibt fortwährend gegen England im Nachtheil. Mit Baumwollen-Fabrikaten ist die deutsche Industrie noch am weitesten zurück; nur wenige Artikel können in Concurrenz mit dem Produkt anderer Länder treten.

Hohlglas wird fast nur von Deutschland angebracht; so wie Fensterglas von Belgien, wenn auch belgisches über Hamburg auf hier kommt.

Bleiweiß ist sehr gut von Deutschland zu beziehen.

Waschblau trifft nur von Deutschland ein und hat vielen Absatz.

Seife, ordinaire, parfümirte haben die Deutschen ganz an sich gerissen.

Kalkfelle, gewichste und lackirte, Hamburger und Mainzer, kommen immer mehr von Deutschland.

Mineralwasser kommen nur von Deutschland.

Tourniere werden in Deutschland gut geschnitten und halten jede Concurrenz aus.

Die Hamburger Möbeln haben sich Ruf erworben und werden jährlich in ziemlichen Posten abgesetzt, indem sie durch größere Wohlfeilheit bei gleicher Eleganz die englischen, französischen und amerikanischen fast ganz verdrängt haben. Nur Rohrstühle kommen besser und dauerhafter von Baltimore.

Deutsche Piano's finden noch immer ihren Absatz, obgleich nicht in dem Maassstabe wie früher, da man mehr und mehr die englischen, zwar weit kostspieligeren, aber länger haltbaren vorzieht.

Tapeten werden sehr gut und elegant in Deutschland gefertigt und können mit der Zeit die französischen immer mehr verdrängen.

Silberarbeit ist schon sehr hübsch und billig von Berlin gekommen, und wird dieser Artikel, besonders was getriebene Arbeit anbetrifft, an Bedeutung gewinnen.

Was die Ausfuhren Chili's betrifft, so kann für Deutschland namentlich Kupfererz von sehr großer Bedeutung werden, sobald der Kupferbereitung aus Chilischnen Erzen in Hüttenwerken an der deutschen Küste mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird. Hamburg hat den Anfang mit der Anlage solcher Kupferschmelzen auf einer Elbinsel gemacht, die mit englischen Steinkohlen vortheilhaft betrieben werden. — Die Frachten von Chili für die Erze sind äußerst billig, weil die dort hinausgesandten Schiffe Retourladungen haben müssen, und betreibt England dieses Geschäft in Swansea schon seit Jahren mit den lohnendsten Erfolgen.

und so ist die Kupfererz-Industrie in Hamburg (Chili) vortheilhaft zu betreiben.

17) China's Seeverkehr.

Der auswärtige Handel China's, namentlich auch der Verkehr der europäischen Staaten mit diesem großen Reiche hat durch den englisch-chinesischen Friedensschluß eine bedeutende Umgestaltung erfahren, denn während früher die Europäer nur auf die Stadt Canton mit seinen Etablissemments angewiesen und auf die einzig privilegierten Hong-Kaufleute beschränkt waren, wurde ihnen nun gestattet, in den Hafenstädten Canton, Amoy, Foochowfoo, Ningpo und Shanghai, Handelsetablissemments zu gründen und durch Consulu sich vertreten zu lassen. Zunächst wurden diese Vortheile freilich nur für die Engländer stipulirt, später aber von der chinesischen Regierung auf alle anderen Europäer übertragen. Bedeutenden Vortheil von ihrer neuen Stellung an jenen Handelsplätzen haben aber eigentlich nur diejenigen Nationen, welche kräftig und wirksam dort vertreten sind, weil täglich Conflicte zwischen Fremden und Einheimischen dort vorkommen, bei denen nur dann Hülfe von den chinesischen Behörden zu erwarten ist, wenn dem Repräsentanten einer Nation es vergönnt ist, nöthigenfalls mit bewaffneter Macht zu drohen. Zammervoll stehen dort die Deutschen den übrigen Kaufleuten nach, von jedem Unverschämten müssen sie sich mit Füßen treten lassen und ihre Flaggen werden ungestraft von dem schlechtesten chinesischen Junkenschiffer verhöhnt. Mögen Deutschlands Fürsten und Völker, deren Nationalzeichen diese Flaggen sind, durch innigen Anschluß an einander und an eine gemeinschaftliche Reichsregierung in ihrer auswärtigen Politik solche Schwäche vermeiden, welche ihnen doch wahrlich nicht zur Ehre gereicht, ganz abgesehen von den großen Nachtheilen, welche den materiellen Interessen der Deutschen, namentlich ihrer Gewerbsindustrie dadurch zugefügt werden.

Über den auswärtigen Handel der chinesischen Seeplätze bemerken wir Folgendes:

a) Cantons Verkehr.

Im Jahre 1845 liefen hier folgende Schiffe ein:

Britische.....	182 Sch. v. z.	86,087 T.	Schwedische.....	6 Sch. v. z.	2,066 T.
Amerikanische...	83 " "	36,658 "	Oesterreichische...	2 " "	567 "
Französische.....	3 " "	799 "	Spanische.....	2 " "	1,406 "
Hamburger.....	5 " "	1,484 "	Südamerikanische		
Niederländische..	11 " "	2,972 "	u. asiatische....	3 " "	353 "
Bremer.....	2 " "	520 "	Summa....	302 Sch. v. z.	133,860 T.
Dänische.....	3 " "	948 "			

Die 8 deutschen Schiffe führten ein:

Betelnüsse	5,095 Piculs.	Metalle, Zinnbleche.....	36 Kisten.
Cochenille	1,100 Kattis.	Pfeffer	94 Piculs.
Baumwollenwaaren:		Rattans	70 "
Long-cloths, grau....	10,840 Stück.	Reis	5,871 "
" " weiß	5,278 "	Smalte	33 "
Seife u. Druckwaaren..	625 "	Wein, Bier, Branntwein für	765 \$
Tücher	105 Duz.	Sandelholz	2 Piculs.
andere.....für	2,818 \$ Sp.	Wollen-Waaren:	
Baumwollengarn.....	25 Piculs.	Broad-cloths	1,319 Tsch.
Feuersteine	525 "	Narrow-cloths	1,299 "
Glas- u. Glaswaaren für	576 \$	Longells.....	132 "
Gold- u. Silberdrath...	575 Kattis.	Camelots	4,824 "
Metalle, Eisen, bearbeit.	630 Piculs.	Bombazettes.....	360 "
Stahl	20 "	Decken	620 Paar.
Blei	77 "	Andere Gegenstände..für	2,684 \$

Der Gesamt-Werth der eingeführten Gegenstände betrug circa 123,530 \$ Span.

Unter den von diesen Schiffen ausgeführten Gegenständen, deren Gesamtwert zu 419,973 \$ anzuschlagen ist, befanden sich:

Mann	250 Piculs.	Nanking u. gefärbte Wol-	
Cassia lignea	2,080 "	lenwaaren	52 Kattis.
Tücher	21,775 Kattis.	Eingemachtes	342 Büsch.
Glascloths	6,721 "	Nhabarber.....	180 Piculs.
Elfenbein- u. Perlmutter-		Seidene Stückwaaren...	8,266 Kattis.
waaren	162 "	Thee	7,588 Piculs.

Schon ein Hinblick auf die verhältnißmäßig so geringe Anzahl der in Canton angekommenen deutschen Schiffe zeigt, wie schwach unser Handel mit China noch ist. Fahren auch Schleswig-Holsteiner, welche bis jetzt die dänische Flagge führten, und Dänen, Schweden, Norweger, Russen, ja selbst einzeln Nordamerikaner und Engländer von deutschen Plätzen nach China, so suchen doch auch gleicher Gestalt deutsche Schiffe die englischen Häfen auf, um von dort nach China zu versegeln.

b) Amoy's Verkehr.

Im Jahre 1844 wurden eingeführt:

1) in britischen Schiffen:

Britische Producte ..	in 3 Schiffen v. z.	662 Tonnen, zum Werth von	15,333 £
Indische " ..	" 5 " " "	1671 " " " "	33,000 "
Sunda etc. " ..	" 3 " " "	973 " " " "	14,600 "
Ohne Ladung	" 1 " " "	109 " " " "	

2) in 1 amerikanischen Schiffe:

Producte v. Manila in 1 Schiff v. z. 400 Tonnen zum Werthe von 3000 £

3) in spanischen Schiffen:

Producte v. Pangasinan in 3 Schiffen v. z. 451 Tonnen zum Werthe von 12,154 £

4) in portugiesischen Schiffen:

Producte von Macao in 3 Schiffen v. z. 150 Tonnen zum Werthe von 2572 £

Total-Import: in 18 Schiffen v. z. 4307 Tonnen für 80,659 £.
Dagegen umfaßte der Export einen Waarenwerth von 12,612 £, und wurde besorgt durch 11 englische, 1 holländisches, 1 amerikanisches, 3 spanische und 2 portugiesische Schiffe.

c) Shanghai's Verkehr.

Hier berühren wir zuerst den englischen Verkehr des Jahres 1844. Durch denselben wurden importirt, außer vielen anderen europäischen, ostindischen u. Artikeln:

1) Baumwollenwaaren, und zwar:

Druckkatune, weiße.....	152,300 Stück.	Cambrics	1,350 Stück.
greise	246,539 "	Tücher	6,470 Duß.
blaue	400 "	Amerik. Drillings	1,900 Stück.
colorirte...	3,756 "	Baumwollengarn	73 Pic.
graue Zwillsche.....	4,607 "	Baumwollenzwirn	2½ "
Zige	18,961 "	Baumwolle, rothe.....	117¼ "
gefärbte Baumwollentw. f.	1,407 £		

2) Wollenwaaren, und zwar:

gestreifte Zeuge	62,405 £	gedruckte Wollenwaaren..	21 Stück
gefärbte Flanelle	22,921 "	Wollenwaaren, andere ...	318 "
Camelots	19,455 "	" ordinaire.	699 "
weiße Decken	665 Stück.		

Ferner:

beschädigte Druckkatune, weiße.....	9,191 Stück.
desgl. graue	5,542 "
Bombazettes	für 254 £.

Der Totalwerth der britischen Einfuhr betrug 501,335 £ 3 sh. 10 d.; der britischen Ausfuhr 487,528 £ 14 sh. 8 d.

Die Geschäfte dieses Hafens mehrten sich von Jahr zu Jahr und die Vermuthung, daß er der bedeutendste von ganz China werde, ist keinesweges grundlos.

Im Jahre 1846 wurden eingeführt in fremden Schiffen:

Graue Shirts	1,271,540 Stück	Long-Elbs	21,777 Stück
Weisse "	315,754 "	Camelots	4,000 "
Zwills und Dress	133,806 "	Eisen	4,718 Piculs
Gefärbte Baumwollentw.	7,020 "	Japanholz	4,000 "
Gedruckte desgl.	13,916 "	Sandelholz	3,992 "
Tücher	25,700 Duß.	Ebenholz	830 "
Velvets	2,050 Stück	Total-Werth dieser	
Cloths	25,442 "	Einfuhr	1,066,172 £

Im Jahre 1844 war die Einfuhr anderer, wie britischer Producte sehr klein. Im Jahre 1845 betrug die Einfuhr anderer fremder Schiffe ca. $\frac{1}{8}$, und im Jahre 1846 beinahe $\frac{1}{4}$ der Gesamt-Einfuhr, wobei aber zu bemerken ist, daß selbst die außerbritischen europäischen Schiffe theilweise Waaren für englische Rechnung geladen hatten.

Die Thee-Ausfuhr von Shanghay betrug vom 1. Juli 1846 bis dahin 1847:

N a c h	Schwarzer Thee.	Grüner Thee.	Total.
Großbritannien.....	8,269,818	693,342	8,963,160
Bamboa.....	373,045	1,004,910	1,377,955
Amerika.....	864,245	997,249	1,861,494
Sydney.....	70,716	220,815	291,531

Im Ganzen: 12,494,140 \mathcal{L} .

Ausfuhr von Seide in derselben Zeit:

von Thallee.....	8,157 Ballen
„ Taysam.....	2,965 „
„ diversen Sorten.....	1,998 „

Summa.... 13,120 Ballen.

d) Der Theehandel von ganz China

ist für dieses Jahr folgendermaßen anzuschlagen:

Inländischer Verbrauch.....	705,732,024 \mathcal{L}
Ausfuhr nach Großbritannien.....	57,584,561 „
„ „ den Vereinigten Staaten.....	18,502,148 „
„ „ Holland.....	2,000,000 „
„ „ Rußland, landwärts.....	5,000,000 „
„ „ Hamb., Bremen, Dänemark u. Schweden.....	3,000,000 „
„ „ Sidney und Süd-Australien.....	4,000,000 „
„ „ Spanien und Frankreich.....	2,000,000 „

Summa des Verbrauchs.... 797,818,733 \mathcal{L}

e) Export nach den Vereinigten Staaten.

Wir schließen die Betrachtung des chinesischen Verkehrs mit einer Uebersicht von Exporten nach Nordamerika, um zu zeigen, welch' bedeutender Verkehr schon bislang, wo die Vereinigten Staaten noch nicht an dem anderen Ufer des stillen Meeres, China's Häfen gegenüber, in Neu-Californien Posto gefaßt hatten, zwischen ihnen und den Chinesen bestand.

Es wurden ausgeführt von China nach den Vereinigten Staaten
an Seiden- und anderen Stoffen:

	1845/46.	1846/47.		1845/46.	1846/47.
Pongees	53,966	54,482 Stück.	Krepp=Shawls u.		
Taschen- u. anderen			Schärpen	143,597	54,577 Stück.
Tüchern	51,695	24,281 "	Krepp	200	51 "
Sarsnets	6,592	8,515 "	Nanking	678	32 Kist.

an anderen Waaren:

	1845/46.	1846/47.		1845/46.	1846/47.
Rhabarber	1,135	763 Kist.	Anisöl	173	151 Kist.
Campfer	2,242	750 "	Cassia	7,344	5,970 Pic.
Cassia-Del	176	237 "			

Wird in Zukunft dem deutschen Handel der nöthige Schutz im Auslande gewährt, werden die inländischen Fabrikanten sich mehr als es jetzt geschieht, anstrengen, rasch die ihnen vom Exporteur gemachten Aufträge auszuführen, und Gewebe, Färbung, Ellenzahl u. s. w. so einrichten, wie es der hartnäckige, an alten Gewohnheiten klebende Chinese will, so werden unsere Waaren auf den chinesischen Märkten auch mehr Glück machen, als es bislang der Fall war.

Ueber keine Branche des deutschen Seehandels ist in der neuesten Zeit bei der Errichtung der englisch-ostindischen Ueberland-Post und anderen Gelegenheiten mehr geredet und geschrieben worden, als über diesen deutsch-ostindischen und chinesischen Handel. Die fabelhaftesten Projecte tauchten auf, längst als verschollen geglaubte Ideen kamen wieder mit allen alten Phrasen und Trugschlüssen zum Vorschein. Der deutsche Fabrikant im Inlande hinter der Mauer der Schutzzölle sitzend, sollte durch Regierungsmaßregeln in den Stand gesetzt werden, auch die ausländischen Märkte durch sein Fabrikat zu beherrschen. Bald sollte die königlich preussische Seehandlung, weil sie über 2 bis 3 Ostindienfahrer zu gebieten hat, den ganzen deutsch-chinesischen Handel in die Hand nehmen, und Regierungsagenten sollten die schlauen Chinesen überreden, vorzugsweise deutsche Waaren zu kaufen; bald sollte eine deutsch-ostindische Handelsgesellschaft gebildet werden, um durch zusammengebrachtes Capital große Massen von Waaren auf die ostindischen und chinesischen Märkte zu werfen und sie so beherrschen, und was dergleichen Pläne mehr waren. Zum Glück gingen solche Projecte von Leuten aus, welche keine Capitalisten waren und keine Kenntniß, sowohl von dem Vertriebe der Waaren im Allgemeinen hatten, als auch Plagkenntniß in China oder Ostindien insbesondere besaßen, und wurde

darum unser deutsches Vaterland vor den unausbleiblich verderblichen Folgen dergleichen Manöver glücklich bewahrt. Es ist wahr, schutz- und rechtlos stehen wir Deutsche in jenen überseeischen Ländern den Eingeborenen und Europäern gegenüber, und es muß darum das Vertrauen, welches jedem Handel und Verkehre nothwendig ist und durch geregelte politische Zustände ihm gegeben werden muß, uns Deutschen für den chinesischen Handel mangeln. Solches Vertrauen, solche politische Sicherheit und Ordnung in unseren auswärtigen Verhältnissen muß nothwendig ein neues Deutschland seinen Bürgern in Zukunft durch Kriegsmarine und geeignete Nationalvertretung gewähren, aber weiter darf, weiter kann sich die Macht der Staatsregierung nicht erstrecken. Jede weitere Einmischung der Staatsverwaltung in den Handel und in die Gewerbe hat, wie die Handelsgeschichte Englands, Hollands, Spaniens, Portugals u. a. Staaten lehrt, nach ungeheurer Vergeudung von Staatsmitteln nur die jammervollsten Resultate für den Handel der Nationen geliefert, dagegen aber die Schuldenlast der Staaten und den Druck der Steuerlast in denselben auf wahrhaft colossale Weise vermehrt.

Wir setzen ein zu festes Vertrauen auf die glückliche, naturgemäße Gestaltung unseres deutschen Nationallebens, als daß wir fürchten können, durch dergleichen Staatsmanöver unsere Zukunft getrübt zu sehen; wir leben in einer zu ernsten Zeit, um glauben zu können, daß man in den kommenden Zeiten jemals wieder in die Ländeleien, welche mit dem Nationalwohle in früheren Jahren getrieben wurden, zurückfallen werde.

Deutschlands Zukunft steht schön begründet fest, wenn es gesunden Sinn genug besitzt, um bestehende Verhältnisse mit klarem Blicke zu beschauen, und wahrhafte Errungenschaften des Volkswohls practisch fortzubilden versteht.

So wie das Hauswesen eines intelligenten Mannes, welcher Billigkeit und Edelsinn neben Arbeitsamkeit und Ordnung im Hause herrschen läßt, beständig mehr erblühen wird, als die Launenwirthschaft eines tyrannischen Hausherrn, in welcher weder die Betriebskräfte der einzelnen Mitglieder sich vollständig und in guter Ordnung entwickeln können, noch Würde und Anstand dem Fremden gezeigt werden kann, so werden auch die politisch liberalen Institute, welche der Drang nach Menschenwürde neuerdings in Deutschland hervorgerufen hat, Deutschland intelligenter, arbeitsamer, national-ökonomisch verständiger und somit besser geordnet und kräftiger im Innern machen. So werden auch die Errungenschaften des

Jahres 1848 die Grundlagen des künftigen Glückes des deutschen Volkes bilden und die blutigen Opfer, welche sie an Menschenleben gekostet haben, zu schätzen wissen, mögen auch Reaction und Philistertum noch so zornig gegen dieselben anbrausen. Ein politisch freies Deutschland wird folgerrecht ein merkantilisch mächtiges werden. Im Volke selbst wohnt Kraft genug, um sich hoch zu heben, und wo dem Geiste der Bürger die Spannkraft nicht genommen wird, bedarf es keiner Regierungsmaßregeln, um die Volkskräfte in die rechte Bahn zu leiten und das Glück der Nation zu begründen.

Dritter Abschnitt.

Die deutsche Handelspolitik.

I. Ueber ein gemeinschaftliches Grenzzollsystem für die Staaten des deutschen Bundes.

Wir berühren in dem Nachfolgenden eine politische Zeitfrage, deren Lösung von der größten Wichtigkeit für das industrielle wie commercielle Deutschland ist, wir berühren sie aber nur mit wenigen Worten, weil es dem Zwecke dieser Schrift widersprechen würde, wenn wir uns in weitläufige, theoretische Erörterungen vertieften, wo es uns einzig und allein daran liegt, Vorschläge zu solchen Einrichtungen zu machen, die unter den bestehenden, factischen Verhältnissen in Deutschland zweckmäßig sich einführen lassen, um aus dem alten Deutschland, unter größtmöglicher Vermeidung aller Ungerechtigkeiten gegen die bestehenden oder bislang bevorrechteten Classen, ein neues einheitlich starkes, wenn auch immerhin wieder individuell mannigfach verschiedenes Deutschland zu bilden.

So wie die Menschen an sich verschieden in ihren Neigungen, Fähigkeiten und Kräften, doch nicht von einander lassen können, sondern im mächtigen Naturtriebe sich an einander schaaren, und das einzelne Individuum sich dadurch verpflichtet fühlt, von seinen speciellen Kräften der Gemeinschaft die zu opfern, welche dieselbe nothwendig verlangt, von seinen eigenen Regungen, Wünschen und Bestrebungen diejenigen aufzugeben, deren Aufgabe durch das organische Zusammenleben der Menschen bedingt wird; so müssen auch Deutschlands Völkerschaften, individuell verschieden durch Lebensart und Sitten, welche durch Bodenbeschaffenheit, geographische Lage und nicht minder durch bisherige politische Verhältnisse bedingt wurden, von ihrer Individualität das opfern, was das organische Ganze eines deutschen Bundesstaates nothwendig

für sich verlangt, so müssen auch Deutschlands Staatsregierungen und Fürsten zu einander halten, um neben einander und mit einander das deutsche Volk zur politischen Größe zu führen. Das Volk möge nie vergessen, daß, nachdem es die Einigung seiner verschiedenen Staaten als nothwendig erkannt, diese nothwendige Einigung nur durch mancherlei Opfer erkauft und dabei die Opfer wohl zu Papier gebracht werden können, nicht aber die zukünftigen Vortheile. Fürsten und Regierungen mögen immer bedenken, daß sie zur Herrschaft über Länder berufen sind, in denen Freiheit und Nationalgefühl zu dämmern angefangen, und daß auf diese Morgenämmerung der lichte Tag folgen muß und folgen wird, und die Verbreitung künstlicher Finsterniß im Lande eben so eitel sein würde, wie wenn sich ein Mensch abmühet durch Erzeugung von künstlichen Nebeln den lichtvollen Strahlen der Sonne entgegen zu arbeiten. Im Frühlinge 1848 richtete das deutsche Volk über das Thun und Treiben seiner Staatsmänner, erkannte seine zeitherige politische Stellung, als mit der Würde einer großen edlen Nation nicht vereinbar, und unter allgemeinem Volksjubel wurde die Auflösung des Bundestages bewerkstelligt, die Nationalversammlung berufen und von dieser die provisorische Centralgewalt, als oberste Verwaltungsbehörde des neu zu errichtenden Bundesstaates, eingesetzt. Tief zu betrauern ist es, daß die einzig von fremden Nationen als oberste Verwaltungsbehörde anerkannte deutsche Bundesversammlung so fallen mußte, aber es richtete über dieselbe ein Volk, das sich von ihr betrogen und entehrt glaubte. So würde dieses Volk auch ferner richten, wenn es sich ferner für betrogen hielte und die Gerichte desselben würden immer rascher auf einander folgen, und immer schrecklicher werden. Ehrlichkeit und Klugheit unserer Fürsten, Staatsmänner und Volksrepräsentanten werden Deutschland aber hoffentlich vor Krisen bewahren, welche die Früchte langjähriger, saurer Arbeit vernichten und endlich den Untergang der ganzen Nation mit seinen Fürsten, seinem Adel, seinem Bürgerthum und seinen Bauern unausbleiblich zur Folge haben würden.

Haben wir nun die größere Einigung der deutschen Staaten zu einem Bundesstaate mit einheitlicher Politik nach Innen und nach Außen für vortheilhafter und ehrenvoller, als die bisherige Stellung in einem bloßen Staatenbunde erkannt, müssen wir vor Allem Hand an die Umformung unserer Grenzzollsysteme und unserer Handelspolitik legen, weil eben jetzt die merkantilischen Beziehungen der Völker zu einander es sind, welche die auswärtige Politik einer Großmacht bedingen.

Schreiten wir nun zu der Verwandlung bisheriger staatlicher Verhältnisse in neue, für das ganze deutsche Volk paßlichere und legen die

Hand an das Werk selbst, so können wir uns weniger fragen, ob wir Schutzzöllner oder Freihändler sein wollen, sondern nur, in wie weit die einzig in sich richtigen Theorien des Freihandels, durch die staatlichen Verhältnisse Deutschlands, die nun einmal da sind und nicht weggeleugnet werden können, gezwungen, Schutzzolltheorien Platz machen müssen. Dieses führt uns auf die Besprechung der verschiedenen Zolltarife, welche bislang in den einzelnen deutschen Ländern galten.

Die beiden Mecklenburge und Lauenburg hatten bislang kein Grenzzollsystem, sondern nur einzelne Zoll- und Accise-Stätten an verschiedenen Stellen der Landstraßen im Innern des Landes.

Die Zolltarife der Hansestädte

sind die niedrigsten, welche Deutschland besitzt und nur Finanzzölle, um die Ausgaben, mit welchen der Verkehr dieser Städte, was Schifffahrt, Straßengebrauch u. s. w. anlangt, nothwendig für den Staat verbunden ist, decken zu können.

Es betragen die Zölle in:

	b. d. Einfuhr	b. d. Ausfuhr	b. d. Durchfuhr	
Hamburg.....	$\frac{1}{2}$ pCt.	$\frac{1}{2}$ pCt.	nichts	} vom Werth der Waare.
Bremen.....	$\frac{3}{4}$ "	$\frac{1}{2}$ "	Grote pr. 100 \mathcal{R}	
Lübeck.....	$\frac{1}{2}$ "	nichts	nichts	

Weit complicirter sind die in den übrigen deutschen Staaten geltenden Zolltarife, darunter bemerken wir den:

Zolltarif des österreichischen Kaiserstaates.

Er erstreckt sich über alle in dem gemeinschaftlichen Zollverbände des österreichischen Kaiserstaates begriffenen Länder, folglich auch über das Königreich Ungarn, das Großfürstenthum Siebenbürgen und die Lombardei, jedoch nicht über die Zollausschlüsse bei Triest, Venedig und Fiume, und nicht auf das Königreich Dalmatien, in welchem ein eigener Zolltarif besteht.

Staatsmonopole sind Rochsalz, Taback, Schießpulver und Salniter oder Salpeter. Die in der nachfolgenden Taristabelle, in der Rubrik für Oesterreichs Zollsätze, nur zum Privatgebrauch nach erwirkter Bewilligung zur Einfuhr gestatteten Gegenstände haben wir mit einem Sterne * bezeichnet.

Zolltarif des Zollvereins.

Er erstreckt sich bekanntlich über Preußen, Baiern, Sachsen, Württemberg, Baden, die beiden Hessen, Homburg, Nassau, Frankfurt a. M.,

Waldeck, Lippe-Detmold, Schaumburg-Lippe, Hohenzollern, die thüringischen und sächsischen Lande, Meuß, Anhalte, Braunschweig und Lüneburg, nebst einigen hannoverschen und oldenburgischen Enclaven. Staatsmonopol ist allein der Handel mit Kochsalz, der Verkehr mit allen anderen Handelsartikeln ist frei gegeben.

Zolltarif des Steuervereins.

Er erstreckt sich bekanntlich über Hannover, Oldenburg und Lippe-Bückeburg, nebst einigen zollvereinsländischen Enclaven mit Auschluss der Freihafengebiete von Brake, Westmünde und Harburg. Staatsmonopol ist allein der Verkehr mit Salz, indeß findet in diesen Ländern keine Zwangsconsumtion von Salz, wie in Preußen, statt.

Zolltarif Schleswig-Holsteins.

Er erstreckt sich über die Herzogthümer Schleswig, Holstein, das Fürstenthum Lübeck und einige Hamburger Enclaven. Ausgeschlossen ist das Freihafengebiet von Altona und der Flecken Wandsbeck. Der Handel mit allen Gegenständen, das Salz eingeschlossen, ist frei gegeben; dagegen dürfen gebrannter Caffee und alle Arten gebrannter Gewächse, welche, wie namentlich Sichorien, als Caffee-Surrogate dienen, nicht eingeführt werden. Producte der dänischen Colonien, namentlich Rohzucker, waren bislang in der Einfuhr durch niedere Zollsätze begünstigt.

In dem Nachfolgenden geben wir eine tabellarische Uebersicht über die Hauptpositionen der zuletzt genannten Zolltarife, wobei wir den geneigten Leser zu entschuldigen bitten, wenn wir einige Aenderungen, welche durch spätere Gesetze in diese Tarife kamen, vielleicht nicht berücksichtigt haben. Das ewig Schwanckende, woran sämmtliche genannten Tarife leiden, lassen dieses wohl verzeihen. Hauptcharakteristische Veränderungen glauben wir aber nicht übersehen zu haben.

Erste Abtheilung.
Die Einfuhr-Zoll-Tarife.

Benennung der Waaren.	Deutscher Zollverband.		Zollverein.		Steuerverein.		Schlesw.-Hollst. Zoll.	
	Müßb.	Zoll in fl. u. Sch.	Müßb.	Zoll in Schfr. u. Sgr.	Müßb.	Zoll in Schfr. u. Sgr.	Müßb.	Zoll in Rthlr. u. /2.
1. Baumwolle und Waaren daraus:								
a. Baumwolle	Ctr.	1. 4	—	frei.	Ctr.	0. 6	—	frei.
b. Baumwollengarn, weißes	"	15. 0	Ctr.	3. 0	"	1. 1 à 2. 2	100 lb	1. 27
c. " gefärbtes	"	30. 0	"	8. 0	"	3. 3 à 6. 6	"	3. 12½
d. Baumwollenzwirn	lb	0. 18	"	8. 0	"	6. 6	"	1. 27 à 3. 12½
e. Baumwollenwaaren	"	1. 0 *	"	50. 0	"	12. 12	"	9. 18
2. Bier	Ctr.	0. 40 à 5. 0	"	2. 15	"	0. 16	Tonne.	1. 42
3. Mel und Kleiswaaren:								
a. Mel, rohes	"	6. 18 *	"	0. 7½	"	1. 1	—	frei.
b. Kleiswaaren, grobe	"	7. 12 *	"	2. 0	"	1. 12	100 lb	0. 5
4. Branntwein	"	5. 0 à 13. 20	"	8. 0	"	4. 4 à 8. 8	100 St.	5. 0
5. Rüfsenbinderwaaren	fl. 125.	0. 12	"	3. 0 à 10. 0	"	6. 6	100 lb	2. 29 à 15. 30
6. Butter	Ctr.	1. 3	"	3. 20	"	1. 1	224 "	3. 36
7. Cacao	"	10. 0	"	6. 15	"	2. 2	100 "	1. 22
8. Caffee	"	21. 0 (?)	"	6. 15	"	3. 3	"	1. 14½
9. Droguete-, Apotheker- und Farbe- waaren:								
a. Droguetwaaren	"	15. 0 2c.	"	0. 7½ à 3. 10	"	0. 12 à 2. 2	"	0. 37½ à 3. 36
b. Apothekerwaaren	"	15. 0 2c.*	"	0. 15 à 3. 10	"	2. 2	"	3. 10 2c.
c. Farbewaaren	"	0. 6½ à 45. 0	"	0. 15 à 3. 10	"	0. 6 à 6. 6	"	0. 5 à 5. 10

20 *

Benennung der Waaren.	Oesterreich. Zollverband.		Zollverein.		Steuerverein.		Schlesw.-Hollst. Zoll.	
	Mßb.	Zoll in fl. u. Kr.	Mßb.	Zoll in Scht. u. Gr.	Mßb.	Zoll in Scht. u. Gr.	Mßb.	Zoll in Mßb. u. β.
10. Eisen und Waaren daraus:								
a. Eisen, rohes	Utr.	2.24	Utr.	0.10	frei	frei	—	frei
b. Eisen, geschmiedetes und gewalztes, Stangen- u.	"	6. 0 12. *	"	1.15 à 2.15	Utr.	1. 1	100 R	0.11½
c. Eisenblech:								
α. Schwarzblech	"	9.36	"	3. 0	0.10	0.10	"	0.45
β. Weißblech	"	15.36	"	4. 0	0.18	0.18	"	1.22
d. Eisenwaaren:								
α. ganz grobe Guß-	"	5.24	"	1. 0	0.18	0.18	"	0.46½
β. grobe Schmiede-	"	12. 0	"	6. 0	2. 2 à 4. 4	2. 2 à 4. 4	"	1.45½
γ. Eisenrath	"	12. 0	"	4. 0	2. 2	2. 2	"	0.45
δ. Eisenram, feiner	℔	0.36 * à 0.60 *	"	"	—	—	—	frei
e. Eisen, altes	Utr.	2.24	"	0.10	frei	frei	—	0.30
11. Fische, Häringe	"	2. 0	Tonne	1. 0	0. 8 à 1. 1	0. 8 à 1. 1	Tonne	0.31½
12. Glas, Hauf u. Waaren daraus:								
a. Glas	"	0.15	Utr.	0. 5	frei	frei	100 R	0.31½
b. Glasgarn,	"							
α. ungeblickt	"	0.50	"	0. 5 à 2. 0	0.18	0.18	"	1.45
β. geblickt	"	3.20	"	3. 0	1. 1	1. 1	"	3.43½
γ. gefärbt	"	8.20	"	3. 0	1. 1	1. 1	"	3.43½
c. Leinwaaren:								
α. Segel- und Sackleinen	℔	0.25	"	0.20	0. 4	0. 4	"	0.31½
β. geblickte Leinwand	"	9.25	"	20. 0	12.12	12.12	"	6.24½
d. Hauf	Utr.	0.12½	"	0. 5	frei	frei	"	0.15 à 0.45
e. Seiler-Arbeit	"	2.30	"	—	1. 1	1. 1	"	1. 2
13. Fleisch, gefalztes und Speck	"	2.55	"	2. 0	2. 2	2. 2	"	0.31½

14. Früchte, frische und trockene:								
a. Apfelsinen u. Citronen	"	1.40	"	2. 0	1. 1	1. 1	100 St.	0.10
b. Rosinen	"	4. 0	"	4. 0	1. 1	1. 1	100 R	0.35
15. Getreide und Mehl:								
a. Weizen	"	0.22½	Stbfl.	0. 1 à 0.20	0. 2½	0. 2½	Tonne	0.15
b. Roggen	"	0.16	"	0. 1 à 0.20	0. 2½	0. 2½	"	0.10
c. Mehl	"	0.24	Utr.	2. 0	1. 1	1. 1	100 R	0.45
d. Gewürze	"	20. 0	"	6.15	1. 1 à 3. 3	1. 1 à 3. 3	"	3.12½ 12.
16. Glas und Glaswaaren	"	0. 6½ à 30. 0	"	0.15 à 30.0	0.16 à 6. 6	0.16 à 6. 6	"	0.37½ à 46.42
17. Häute, rohe Döfse- und Kuh-	"	0.25	—	frei	frei	frei	"	2.29
18. Holz- und Holzwaaren								
a. Brennholz	fl. 100.	0. 3	Stbfl.	0. 2½	frei	frei	—	frei
b. Bau- u. Nutzholz	"	0. 3	"	0.10 à 1. 0	0. 2 à 0. 4	0. 2 à 0. 4	100 St.	1.34½
c. Tischlerbölder, feine	Utr.	1.15	"	0.15	0. 6	0. 6	100 R	1.30½
d. Holzwaaren, grobe	"	0.25	Utr.	3. 0	0.12	0.12	"	3.43½
feine	"	25. 0	"	10. 0	2. 2	2. 2	"	1.27 à 4. 8
Möbeln	"	5.0, 10.0, u. 0.36*	"	10. 0	4. 4	4. 4	"	4. 8
e. Gerberlöse	"	0. 1	—	frei	frei	frei	—	frei
20. Käse	"	7.30	"	3.20	1. 1	1. 1	"	2.29
21. Rosten, Holz-	"	0. 1	"	frei	frei	frei	—	frei
Stein-	"	0. ½	"	0. 1½	0. 3	0. 3	100 Stn.	7.39
22. Kupfer und Kupferwaaren								
a. Roh-Kupfer	"	0.50	"	0.15	0.18	0.18	—	frei
b. geschmiedetes und gewalztes	"	0.50	"	6. 0	1.12	1.12	100 R	3.26
c. Kupferdraht	"	15. 0	"	6. 0	2. 2	2. 2	"	3.26
d. Kupferwaaren	"	39.10	"	10. 0	6. 6	6. 6	"	5.10 à 10.20
23. Kurzwaaren	fl. 100.	0.36	"	50. 0	16.16	16.16	"	20.40
24. Leber, Kalb-	Utr.	25.50	"	6. 0	3. 3	3. 3	"	10.20
" Hind-	"	10.50	"	6. 0	3. 3	3. 3	"	10.20
25. Lichte, Holz-	"	6.40	"	4. 0	2. 2	2. 2	"	2.29
26. Lumpen	"	0. 3	—	frei	frei	frei	—	frei
27. Del, ordinaires	"	2.30 à 4. 0	"	1.20 à 8. 0	1. 1 à 3. 3	1. 1 à 3. 3	"	1.45½

Benennung der Waaren.	Oesterreich. Zollverband.		Zollverein.		Staatsverein.		Schlesw.-Holst. Zoll.	
	Mißb.	Zoll in fl. u. Str.	Mißb.	Zoll in Rthlr. u. Sgr.	Mißb.	Zoll in Rthlr. u. Sgr.	Mißb.	Zoll in Rthlr. u. Sgr.
29. Papier und Pappe.....	Str.	3.20 à 10.0	Str.	1. 0 à 5. 0	Str.	0.18 à 3. 3	100 fl.	0.15 à 2.29
29. Reis	"	0.54	"	2. 0	"	1. 1	"	0.30
30. Salz, Koch-.....	—	verboten.	—	verboten.	—	verboten.	Donne.	0.35
31. Seide und Waaren daraus:								
a. Seide, rohe	"	50.50	"	8. 0	"	2. 2	fl.	0.37½
b. " zubereitete.....	"	62.30	"	11. 0	"	6. 6	"	0.37½
c. Seidenwaren	fl.	10. 0	"	110. 0	"	12. 12	"	0.37½
32. Taback und Cigarren:								
a. Blätter- und Stengel.....	—	Regie.	"	5.15	"	1. 1	100 fl.	0.46½
b. fabricirter Taback.....	—	"	"	11. 0	"	6. 6	"	3.86
c. Cigarren	—	"	"	15. 0	"	6. 6	"	20.40
33. Salz	Str.	1.30	"	3. 0	"	0.18	"	1.14½
34. Bhee	fl.	0.54	"	11. 0	"	6. 6	"	6.24½
35. Brannt	Str.	0.18	"	0.15	"	0.18	Donne.	1.19½
36. Löpfergut:								
a. gemeines	fl. 100	0.12	"	0.10	"	0.12	100 fl.	0.31½
b. Steingut und Fayance.....	Str.	7.30	"	5. 0	"	1. 1 à 6. 6	"	1.42
c. Porcellan	fl. 100	0.36	"	10. 0 à 25. 0	"	6. 6 à 16.16	"	6.12 à 25. 0
37. Vieh:								
a. Pferde	Stück	3. 0	Stück	1.10	Stück	2. 0	Stück	5. 0
b. Küllen	"	3. 0	"	1.10	"	0.12	"	5. 0
c. Ochsen	"	4. 0	"	5. 0	"	2.12	"	2.24
d. Kühe	"	2. 0	"	3. 0	"	1.12	"	2.24
e. Kinder	fl.	2. 0	"	2. 0	"	1. 0	"	2.24
f. Scheweine	"	1. 0	"	0.20 à 1. 0	"	0.12	"	0.20
g. Schafe	"	0.18	"	0. 5 à 0.15	"	0. ½	"	0. 7½
38. Wein	Str.	2.30 à 15. 0	Str.	8. 0	Str.	3. 3 à 4. 4	30 fl.	5. 0

39. Wolle, Schaf- u. Waaren daraus:	Str.	0.30	Str.	frei.	Str.	0. 2	100 fl.	0.31½
a. Wolle	"	5. 0 à 7.30	"	8. 0	"	3. 3 à 4. 4	"	3.43½ à 5.10
b. Wollen-Garn	fl.	0.40* à 1.50 *	"	30. 0 à 50. 0	"	9. 9 à 12. 12	"	7.39 à 20.40
c. Wollen-Waaren	Str.	0.25	"	2. 0	"	0. 6	"	frei.
40. Zink, roher	"	4. 0	"	3.10	"	0.18	"	0.35
Platten	"	4.10	"	0.15	"	1. 1	"	frei.
41. Zinn, in Blöcken	"	54 0	"	2. 0 à 10. 0	"	6. 6	"	7.39
Waaren	"		"		"		"	1.30½
42. Zucker und Sirup	"	15. 0	"	8. 0	"	3.11½	"	—
Noch-Zucker ohne Weiteres	"	7.30	"	5. 0	"	1.12	"	—
do. für Fabriken	"	18. 0	"	10. 0	"	3.11½	"	4. 8
Ginzucker	"	5. 0	"	4. 0	"	0.18	"	0.45
Sirup	"		"		"		"	

Zweite Abtheilung.

Die Ausfuhr = Zoll = Tarife.

Dammwolle	Str.	0.12½	Str.	0.15	Str.	frei.	Str.	frei.
Eichenholz	—	—	"	0. 2½	"	frei.	100 fl.	3.16
Eisen, Roß-	"	0.48	"	0. 7½	"	frei.	"	frei.
Häute, Roß- u.	"	1.40	"	1.20	"	1. 1	100 fl.	1.12 à 2.29
Lohe, Gerber-	"	0. 5	"	0. 2½	"	0. 3	"	0.10
Lumpen	"	0. 1	"	3. 0	"	3. 3	"	0.25
Wolle, Schaf-	"	1. 0	"	2. 0	"	0. 2	"	0.46½

Dritte Abtheilung.

Die Durchgangs = Zoll = Tarife.

Die Säge derselben sind sehr verschieden nach Straßen und Arristen, bald mehr bald weniger hoch, bald ist die Durchfuhr frei, bald ganz verboten.

Ein Rückblick auf die vorstehenden Tarife zeigt, wie verschieden die Gesichtspunkte in den einzelnen Ländern waren, von denen man bei der Entwerfung der Grenzzollabgaben-Gesetze ausging. Eins haben aber sämmtliche vier zuletztgenannten Tarife mit einander gemein, das ist: eine Mischung von finanziellen und national-ökonomischen Zwecken. Der österreichische Tarif ist unstreitig der am wenigsten staats-ökonomisch richtig angelegte. Die wichtigsten Fabrikate, wie No. 1, 3, 9, 10, 12, 19, 22, 31, 36 und 39 zeigen, sind ganz dem bürgerlichen Verkehre entzogen, und hängt die Bewilligung einer größeren oder geringeren Einfuhr derselben, ganz von den Launen der oberen Staatsbehörde ab. Dem Handel, d. h. dem geselligen, denn den ungeheueren Schmuggelhandel, der mit diesen Artikeln getrieben werden soll, lassen wir ganz außer Acht, obgleich er in anderer Beziehung sehr große Beachtung verdient, sind diese Artikel entzogen; dem rechtlichen Kaufmanne ist also die Gelegenheit benommen, Geschäfte in denselben zu machen, der inländische Fabrikant kann auch keine bestimmte Rechnung darauf machen, ob sie eingeführt werden oder nicht, und mithin seinen Betrieb nicht darnach einrichten. Der Consument endlich, welcher gern mit dergleichen Sachen sein Leben sich angenehmer und bequemer machen möchte, verzichtet von vorn herein darauf, weil Niemand in den täglichen Gebrauchsgegenständen von der Gnade oder Ungnade eines Staatsbeamten abhängen mag und der directe Bezug aus der Fremde zu viele Schwierigkeiten macht. Der Consument ist nun vorläufig anders eingerichtet, und mag auch später der inländische Fabrikant immerhin dergleichen Artikel für den Consum fabriciren, der Consument kennt weder die Annehmlichkeit, die im Gebrauche der Artikel selbst liegt, noch ist er vielfach im Stande, sie bei der Art und Weise, wie er sein Hauswesen oder seinen Geschäftsbetrieb jetzt eingerichtet hat, sich zu verschaffen. Hätten übrigens die Schutzzöllner Recht, welche behaupten, daß einheimische Gewerbskräfte, ohne den heilsamen Wettbewerb der auswärtigen, so auf inländischen Märkten erblühen könnten, müßte die österreichische Industrie in allen Branchen, bei der augenfälligen Schwierigkeit, fremde Manufacte in den Zollverband zu bringen, hoch erblüht sein; die Erfahrung und die factischen Zustände lehren aber das Gegentheil, denn sie kann weder das Inland versorgen, noch sich auf auswärtigen Märkten, wie denen am schwarzen und mittelländischen Meere gegen die englische, französische, schweizer und zollvereinsländische behaupten. Lassen wir die Thatfachen sprechen und fragen wir die Völker der österreichischen Monarchie, ob sie unter den bestandenen Verhältnissen auf die Stufe einer großen Genußfähigkeit und industriellen Gewerbskräftigkeit

gehoben wurden — sie werden der Wahrheit gemäß, mit „nein“ antworten müssen.

Eben so schädlich, wie die besprochenen Prohibitionen auf die Entwicklung der Industrie wirkten, eben so sehr hinderten auch die hohen Eingangszölle auf Rohmaterialien zum Gewerbsgebrauche und auf Halbfabrikate der Spindel und des Hammers die weitere Ausdehnung der Fabrikation. Der Handel mit dem Auslande wurde vorschriftsmäßig entweder gänzlich durch die Prohibitionen gehindert, oder durch hohe Zölle auf Colonialwaaren gelähmt, und konnten darum auch keine bedeutenden Hinaussendungen von Waaren gemacht werden; und wenn wir Glas- und einige andere Waaren dennoch als nicht unbedeutende Exportartikel antreffen, so ist dieses nur ein Zeichen von der bedeutenden inneren Kraft und Natürlichkeit solcher Industriezweige, denen es trotz der Unnatur der Verhältnisse dennoch gelungen ist, sich hoch zu halten.

Noch schlechter als Gewerbsindustrie und Handel fuhren aber bei dem österreichischen Zollsysteme die Staatsfinanzen, denn wo Nichts eingeführt werden durfte, konnten auch begreiflicherweise keine Gefälle der Staatsscaffe erzielt werden, und die Ausfuhrzölle, welche auf alle Artikel, wenn auch nicht überall hoch, gelegt sind, konnten bei der verhältnißmäßig geringen Production der Monarchie und den durch die Abperrungsmaßregeln gehinderten wechselseitigen Verkehr mit dem Auslande auch sehr wenig aufbringen.

Ein solch unwirthschaftliches Steuersystem darf in keinem Falle, mag nun Oesterreich sich den übrigen deutschen Staaten anschließen oder nicht, in unsere neue deutsche Bundesstaats-Organisation eingeführt werden. Einen viel liberaleren und wirthschaftlicheren Charakter hat das Zollsystem des Zollvereins; es würde am wirthschaftlichsten von allen unseren deutschen Zollsystemen genannt werden können, wenn es überhaupt zu wünschen wäre, daß Handel und Industrie von Staatswegen geleitet würden. Beim Zollvereinsysteme hat der finanzielle Charakter ganz dem industriellen weichen müssen, und nur bei einigen Artikeln, wie Colonialwaaren, finden wir den Finanzzweck vorherrschend.

Die Grenzabgaben-Systeme des Steuervereins und Schleswig-Holsteins springen dagegen ganz unzweideutig zu Freihandelsinstitutionen über und erkennen, daß es Billigkeit und Klugheit rathen, Consumtibilien, wie Colonialwaaren, Weine und Spirituosen, so wie Cerealien, nicht zu schwer mit Grenzabgaben zu belasten. Die Zollsysteme der Hansestädte endlich haben selbstredend einen entschieden freihändlerischen Charakter und sind nur für Finanzzölle zu halten.

Wie die politischen Conjunctionen jetzt, zu Anfang des Jahres 1849, stehen, kann überhaupt nur noch davon die Rede sein, wie eine Verschmelzung der Zollsysteme Mecklenburg-Schwerins und Strelitz's, Lauenburgs, der Hansestädte, Schleswig-Holsteins, des Steuervereins und des Zollvereins herzustellen sei, um so einen neuen Vereins-Grenzzolltarif für den deutschen Bundesstaat zu formiren. Ueber die mögliche Herstellung eines solchen Tarifs werden wir jetzt sprechen und wird uns dabei der unmittelbar erschienene, von den in Frankfurt a. M. versammelt gewesenen Abgeordneten des Handelsstandes im November 1848 vorgeschlagene Entwurf zur Grundlage dienen, weil wir in den Hauptmomenten ganz der Ansicht jener Abgeordneten sind, welches wir in früheren Capiteln dieses Buches glauben genugsam gezeigt und die Richtigkeit solcher Ansichten durch Nachweise der Statistik motivirt zu haben, und dann, weil uns wenigstens ein für das Ganze unseres Bundesstaates zweckmäßigerer Tarif bis jetzt nicht zu Gesicht gekommen ist. Wir halten es sonach für unsere Pflicht, Partei für denselben zu ergreifen, um, wenn es möglich, durch unsere schwachen Kräfte, Vorschlägen zu nützen, welche das handelspolitische Glaubensbekenntniß einer schon bestehenden, ziemlich bedeutenden politischen Partei Deutschlands in sich fassen.

Die Broschüre ist betitelt: „Entwurf zu einem Zolltarife für das vereinte Deutschland.“ Ausgearbeitet und mit Motiven versehen, in Gemäßheit der Berathungen der in Frankfurt a. M. versammelt gewesenen Abgeordneten des Handelsstandes. Nov. 1848. (Preis $\frac{1}{4}$ Rthlr.)

Wir empfehlen jedem Freunde der naturgemäßen Entwicklung unserer Nationalkräfte, sich mit dem Inhalte der Schrift bekannt zu machen, wobei wir nicht unterlassen mögen, zu bemerken, daß der Tarif derselben keinesweges ein freihändlerischer genannt werden kann, damit er von denen, welche die Durchführung theoretischer Freihandelschwindsereien mit vollem Rechte für nicht zeitgemäß halten, nicht von vorn herein ungerecht gegen denselben eingenommen werden, wenn die krasse Schutzzollpartei ihn als einen solchen bezeichnet.

Wenn man von diesem Tarife behauptet, die Einführung der Säge desselben in die Praxis der Zollverwaltung werde Land und Leute verderben, so müßten Hannover, Oldenburg, Schleswig und Holstein schon lange zu Grunde gegangen sein; denn ihre jetzigen Tarife gleichen mehr oder minder diesem neuen proponirten, und doch lebt man unseres Erachtens in diesen Ländern sehr wohl und gemüthlich, und fehlte ihnen bislang nur noch der freie Verkehr mit den Zollvereinsstaaten und mit einander. Auch die Fabrik-Etablissements des Zollvereins finden in den

Positionen des proponirten Tarifs genug Garantien, um mit Vortheil gegen ähnliche auswärtige Etablissements arbeiten zu können.

Der Entwurf theilt die Eingangsabgaben ein wie folgt:

1) Verzehrungsgegenstände, bei denen eine Mitbewerbung inländischer und ausländischer Erzeugnisse stattfindet.

Hierbei wird gefordert:

a) Beseitigung der Eingangsabgaben für Getreide, weil eine künstliche Vertheuerung der Lebensmittel durch Einfuhrzölle höchst unbillig und ungleichmäßig auf die Consumenten wirkt, namentlich in Zeiten des Getreidemangels, und der Kornhandel mit dem Auslande, der auf Ab- und Zufuhr berechnet ist, dadurch gestört wird.

b) Beseitigung der Eingangsabgaben auf Schlachtvieh und Fleisch aus denselben zuerst angeführten Gründen.

c) Desgleichen auf Butter, weil die, Butter producirenden, Gegenden sich dem Zollvereine anschließen werden und der deutsche Butterhandel, namentlich sobald er sich der Seevege von einem deutschen Hafen nach dem andern bedient, nur durch eine Verzollung leiden, oder überflüssigen Controle-Weitläufigkeiten ausgesetzt sein würde.

d) Reduction des Weinzolls auf 15 Rthlr. pr. Orhoft, weil dieser Landwirthschaftszweig nicht zum Nachtheile der Consumenten, der Staatsfinanzen und des auswärtigen Handels übermäßig beschützt sein darf.

e) Reduction des Bierzolls auf 1 Rthlr. pr. Etr.

f) und desgleichen des Zolls von Spirituosen auf 3 Rthlr., aus gleichen Gründen.

g) Reduction des Zolls auf Taback-Blätter und Stengel auf 2 Rthlr. pr. Etr., vorzüglich aus Rücksicht auf den überseeischen Handel.

2) Ausländische Verzehrungsgegenstände, bei denen eine inländische Mitbewerbung nicht oder nur im geringen Maaße stattfindet.

Hierbei wird proponirt:

a) Feststellung des Zolls von Caffee auf 3 Rthlr. pr. Etr.

b) Desgleichen von Rohzucker.

c) Desgleichen von Cacao.

d) Desgleichen von Thee auf 6 Rthlr. pr. Etr., weil Consumenten, Staatsfinanzen und auswärtiger Handel dieses wünschen lassen.

e) Feststellung des Zolls von Reis auf 1 Rthlr. pr. Etr., und Sago auf 1 Rthlr. 15 Sgr., weil sie zu den nothwendigen Lebensbedürfnissen gehören und eine Vermehrung der Einfuhr eben so vortheilhaft auf die Staatsfinanzen wie auf den auswärtigen Handel wirken wird.

f) Desgleichen der Südfrüchte auf 1 und 2 Rthlr. pr. Ctr., aus Gründen der Staatsfinanzen, der Schifffahrt und des Handels.

3) Fabrikmaterialien und Halbfabrikate. Für die ersteren wird eine zollfreie Einfuhr in Anspruch genommen und für die Halbfabrikate eine Reduction der Zölle auf mäßige Säge, aus Gründen, die wir schon verschiedentlich auseinander gesetzt haben.

Es werden hierbei folgende Zölle vorgeschlagen:

für gereinigte Soda	10 Sgr. pr. Ctr.
„ Baumwollen-Zwist	15 „ „
„ Leinen-Maschinengarn	15 „ „
„ Scheerwolle	15 „ „
„ Wollengarn, ungefärbtes	15 „ „
„ Eisen, geschm. u. gewalzt, in Stäben, Stangen zc. 10 „ „	
„ Schwarzblech	20 „ „
„ Weißblech	1 Thlr. „

Ausführlich wird hierbei gezeigt, wie verderblich die Vertheuerung der gleichen Artikel auf die Herstellung der fertigen Fabrikate, der Maschinen, Handwerkszeuge und Ackergeräthe wirkt, und von welchen Illusionen man befangen ist und in welche Widersprüche man geräth, wenn man die hohen Eingangszölle auf Halbfabrikate und Rohmaterialien durch Rückzölle, die beständig und unvermeidlich den Charakter der so verwerflichen Ausfuhrprämien annehmen, zu vergüten sucht.

4) Manufacturwaaren und andere Fabrikate. Hierbei wird vorgeschlagen, daß man auf die ursprünglichen Principien des preussischen Zollvereinstarifs zurückgehen und einen Zoll von reichlich 10 pCt. vom Werthe für diese Artikel festsetzen möge.

Hiernach sollen dann geben müssen:

Baumwollenwaaren	5 à 50 Thlr. pr. Ctr.
je nach den verschiedenen Gattungen.	
Leinenwaaren	15 Sgr. à 30 Thlr. „
Wollenwaaren	6 Thlr. 15 Sgr. à 30 „ „
Seidenwaaren	110 „ „
Bleistwaaren	1 à 5 „ „
Eisenwaaren	15 Sgr. à 5 „ „
Glas und Glaswaaren	15 „ à 5 „ „
Kupferwaaren	15 „ à 10 „ „
Zinkbleche	1 „ „
Zinnwaaren ..	2 à 5 „ „
Kurze Waaren	10 à 100 „ „
Papier und Pappe	7½ Sgr. à 5 „ „
Papiertapeten	6 „ „
Mühlensfabrikate	15 Sgr. à 1 „ „
Allgemeiner Einfuhrsag	15 Sgr. „

u. f. w.

Wie wir sehen, sind die Positionen dieses proponirten Tarifs nur der Billigkeit angemessen, was bis zur größten Evidenz einleuchtend wird durch ein reiches Hülfsmaterial, welches die Broschüre in vergleichender Zusammenstellung der Verkaufs-Preise der wichtigsten Artikel mit den jetzigen Tariffätzen des Zollvereins bringt.

Wir unterlassen nicht, den Durchschnittswert der Jahre 1845 bis 1847 einiger Haupthandelsartikel in Preuß. Grt. pr. 100 \mathcal{L} Zollgewicht, nach den Hamburger Börsenpreisen, welche in einer jener Tabellen mit den Zollgefallen des Zollvereins-Tarifs und des proponirten Tarifs zusammengestellt sind, mitzutheilen.

B e z e i c h n u n g der A r t i k e l.	Durchschnittswert in den drei Jahren 1845 bis 1847.		Verhältnis der Ein- gangsabgaben im Zoll- vereine zum Werthe.	Verhältnis der vorge- schlagenen Eingangs- abgaben zum Werthe.
	pr. Gr. à 100 ₧			
	Thlr.	Sgr.	Procent.	Procent.
Arrow-Root	9	3	120 ⁹	16 ⁵
Baumwolle	16	22	0	0
Blei	6	16	3 ⁸	0
Branntwein, franz.	12	8	130 ¹	24 ³
Butter	20	28	17 ⁵	0
Cassia lignea (Mutterzimmt)	22	5	29 ³	13 ⁵
Corinthen	10	28	36 ⁶	18 ³
Eisen, Roß	1	16½	21 ⁵	0
" Schmiede	3	27	38 ⁵	6 ⁴
Eisenblech, schwarzes	4	20½	64 ³	14 ¹
" verzinnetes	8	26	45 ¹	15 ¹
Eisenbrath	7	18½	52 ⁵	13 ¹
Garn, Baumwollen- und Twist	32	2	9 ³	3 ¹
" Leinen-, Hanf-, Heeden	54	4	0 ³	0 ³
" Wollen- und Merino	106	17	7 ⁷	5 ³
Hanf	11	12	1 ⁵	0
Häute, amerikanische	15	12	37 ⁹	12 ⁶
" ostindische	15	25	37 ⁹	12 ⁶
Häringe	2	22	12 ²	6 ¹
Holz, Blau	1	28	8 ⁶	0
" Gelb	2	22	6 ¹	0
" Rotß	3	15	4 ⁸	0
" Jacaranda	3	8	15 ³	15 ³
Hopfen	18	—	13 ⁹	2 ⁸
Cacao	11	22	55 ⁴	25 ⁶
Caffee	11	15	56 ³	26 ¹
Käse	13	23	26 ⁶	7 ³

B e z e i c h n u n g der A r t i k e l.	Durchschnittswert in den drei Jahren 1845 bis 1847.		Verhältniß der Ein- gangsabgaben im Zoll- verine zum Werthe.	Verhältniß der vorge- schlagenen Eingangs- abgaben zum Werthe.
	pr. Ctr. à 100 ℔			
	Thlr.	Ggr.	Procent.	Procent.
Leder, Sohl=	29	17	20 ¹	6 ⁷
Mandeln	18	4	22 ²	11 ¹
Del, Baum=	15	13	10 ³	3 ²
" Vitriol=	3	10	40	7 ⁵
Pech	2	10	7 ¹	0
Pfeffer	9	5	70 ⁹	32 ⁷
Pflaumen u. Zwetschen	7	5	7 ³	7 ³
Reis	6	23	29 ³	14 ⁸
Rosinen	6	12	62 ⁵	31 ²
Rum	9	15	84 ²	31 ⁶
Sago	8	16	129 ⁴	17 ⁶
Salpeter, roher	4	20	3 ⁶	0
" raffinirter	11	11	1 ⁵	0
Salz	—	23	Regal.	65 ²
Seide	683	13	1 ²	0 ⁶
Seife	7	21	43 ³	13
Sirup	5	6	76	28 ⁸
Soda, calcin. u. crystall.	3	—	33 ³	11 ¹
Spriet, franz.	12	21	126	23 ⁶
Stahl	8	26	17	5 ⁶
Steinkohlen	—	8	15 ⁶	0
" Cinders	—	15	8 ³	0
Taback	16	10	33 ⁷	12 ³
Tabackstengel	2	7½	244 ⁴	88 ⁹
Talg	13	17	22 ¹	3 ⁷
Talglichte	18	20	21 ⁴	5 ⁴
Tauwerk, neues	9	18	5 ²	5 ²
Thee	56	8	19 ⁵	10 ⁷
Thran	8	18	5 ³	5 ⁸
Wein	7	11	108 ⁶	40 ⁷
Zink, roher	6	16	30 ⁶	0
Zinkbleche	9	—	37	11 ⁵
Zinn	30	9	1 ⁷	0
Zucker, roher	8	14	94 ⁵	35 ⁴
" raffinirter	10	27	91 ⁷	45 ⁸

u. f. w.

Bei den Manufacturwaaren sind die Procente, welche die Zollver-
waltung hebt, sehr verschieden, namentlich ist dieses bei den Baumwollen-
waaren der Fall, wo sie von 10 bis 172 u. f. von Hundert gehen.

Bei den currentesten Wollenwaaren werden reichlich 70 pCt. genommen, bei den Seidenwaaren beinahe 10 pCt.

Was zweitens die Ausfuhrzölle betrifft, so wird in dem projectirten Tarife, der Billigkeit und Klugheit gemäß, auf die gänzliche Beseitigung derselben gedrungen, weil es einmal höchst ungerecht wäre, wenn man den Landwirth, dessen Producte man im Gegensege zu denen des Gewerbtreibenden unbeschützt lassen will, hindert, dieselben dahin abzusetzen, wo er sie bestmöglichst verwerthen kann, und dann dieser erleichterte Absatz für ihn der beste Sporn zur reichlichen Production würde und somit der Vortheil solches Mehrproducirens wieder hauptsächlich den inländischen Consumenten zu gute kommen müßte.

Was sodann die Durchgangszölle anbetrifft, so sollen sie nach unserem Tarife gleichfalls gänzlich beseitigt werden, um den so wichtigen Durchgangs-Handel nach der Schweiz und anderen Ländern zu beleben.

Haben wir uns so zu den Satzungen dieses Tarifs bekannt, müssen wir auch das Schicksal desselben theilen und es über uns ergehen lassen, wenn die rigide Schutzollpartei es der Mühe werth halten sollte, unsere Ansichten anzugreifen. Wir erkennen es eben so gut, wie es jene versammelten Männer des Handelsstandes erkannt haben werden, daß die unter den Conjunctionen der Schutzölle erwachsenen Etablissements des Zollvereins dem unbedingten Freihandel nicht geopfert werden dürfen, wir glauben aber mit ihnen, daß dieses unter dem proponirten Tarif nicht geschehen wird, und sind zu patriotisch deutsch gesinnt, als daß wir wünschen könnten, daß eine Monopolienwirthschaft in der der große Capitalist mit dem Herzblute des Volkes gemästet würde, sich des deutschen Reiches bemächtigen möchte. Es widert uns an, die so oft angegriffenen Trugschlüsse der Schutzöllner von Neuem zu bekämpfen oder in die lächerlichen Exaltationen der Freihandelstheoretiker mit einzustimmen. Die Sachen unserer Nation erscheinen uns zu ernst, um bei der Behandlung derselben uns in absurde Theorienreiterei zu vertiefen. Wir wollen weder Schutzöllner noch Freihändler sein, und wünschen nur einer gefunden, der Natur und den bestehenden Verhältnissen gemäßen Staatswirthschaft Deutschlands das Wort zu reden, einer Staatswirthschaft, in der es allen Nationalkräften vergönnt ist, sich mit und durch einander zu entwickeln und unser Volk zum Glücke und zur Nationalgröße zu führen.

Mag dieser Tarif angenommen werden oder ein anderer, wenn es nur ein einigermaßen liberaler ist, und wenn durch Differenzialzölle, wie wir sie in dem folgenden Abschnitte dieser Schrift proponiren, eine sonst unmögliche Verständigung der Parteien herbeigeführt

werden könnte, so wollten wir selbst dann noch nicht murren, weil die Zolldifferenzen niedrigere Sätze als die bis jetzt im Zollverein bestehenden für die Colonial-Waaren zc. enthalten und dadurch den Weg zu einem liberaleren Zollsysteme für Deutschland anbahnen würden. Einigen müssen wir uns über ein gemeinsames System der Grenzzölle und zwar so rasch wie es sich nur immer durchführen läßt, damit wir so bald wie möglich die pecuniären Vortheile dieser Einigung genießen; denn Gewerbtätigkeit, Verkehr und Staatsfinanzen unserer deutschen Staaten fangen an, manche Besorgnisse für die Zukunft zu erwecken.

II. Ueber ein gemeinschaftliches Schiffahrts- und Fischereigesetz für die Staaten des deutschen Bundes.

Die Besprechung über die Frage der Annahme eines Schiffahrts-gesetzes mit Differenzialzöllen, oder Abgaben, als Retorsionen gegen fremde Staaten, setzt voraus, daß man sich darüber geeinigt habe, was man unter Differenzialabgaben und Differenzialzöllen verstanden wissen will, und wie solche Differenzialzölle angelegt werden sollen, um eine Ausnahme von der Regel der Abgaben-Erhebung zu machen.

Im Allgemeinen versteht man bekanntlich unter Differenzialzoll denjenigen Zoll, nach welchem ein und derselbe Waarenartikel unter gewissen Voraussetzungen bald so, bald anders zur Verzollung genommen werden soll. Die Bedingungen, unter denen eine Waare dem niederen Satze der Verzollung unterliegt, pflegen nach den bisherigen Systemen, wie sie England, Belgien, Holland, Frankreich und andere Länder haben, die zu sein, daß die Waare von dem Lande der Erzeugung direct, d. h. ohne Zwischenlagerung an einem anderen fremden Orte, in den Schiffen des Erzeugungslandes, oder in den Schiffen des Landes, welches den Zoll erhebt, importirt werde; daß eine bestimmte Quantität von einheimischen Waaren früher von dem jetzt einclarirenden, einheimischen Schiffer, nach dem fremden Lande, von welchem er gegenwärtig importirt, exportirt sei; auch wohl daß jenes fremde Land, von welchem der Schiffer die Producte importirt, auch die Producte und Schiffe des, Differenzialzoll erhebenden, Landes gleicher Gestalt begünstigt u. s. w.

Beispiele aus dem belgischen Differenzialzollsysteme nach dem Tarife von 1848 werden dieses näher darthun:

Import-Artikel.	unter belgisch. Flagge.	unter der Flagge des Er- zeugungslandes.	unter fremder Flagge.	unter jeder Flagge.
Caffee,	Fr. Ct.	Fr. Ct.	Fr. Ct.	Fr. Ct.
direct von den Häfen der Productionsländer jen- seits des Caps der guten Hoffnung... 100 Kil.	9. 0	11.15	11.50	—
von transatlantischen Ländern, (andere als dem Erzeugungslande)	11.50	13.50	15.50	—
von anderen Ländern	—	—	—	15.50
Baumwolle, ostindische,				
direct von einem Hafen jenseits des Caps der guten Hoffnung	0. 1	1.70	1.70	—
anders woher, pr. Meer, Küste u. Canal	—	—	—	1.70
pr. Land	—	—	—	4. 0
andere als ostindische, direct von dem Pro- ductionslande jenseits des Felsens von Gibraltar	0. 1	1.70	1.70	—
andere pr. Meer, Küste und Canal	—	—	—	2.25
pr. Land	—	—	—	4. 0
Kupfererz, importirt zur See	0.05	2. 0	2. 0	—
anderes	—	—	—	2. 0
Del, Oliven	Sect.	13. 0	15. 0	15. 0
Indigo, direct von den Productionslän- dern jenseits des Caps der guten Hoff- nung	1 Kil.	0. 5	0.10	0.10
anders woher	—	—	—	0.10

Dieses sind Anordnungen, wie sie andere Staatsregierungen getroffen haben, welche aber in der Weise, wie sie dort bestehen, unter keiner Bedingung in eine deutsche Zollverfassung oder Schiffahrtsgesetzgebung eingeführt werden dürfen.

Deutschland ist zu dem Wendepunkte seiner Handelspolitik gekommen; es wird sich jetzt entscheiden müssen, ob es Freihandels- oder verkehrs- hindernden Schutzzollprincipien huldigen will. Es muß aber, wie wir zu verschiedenen Malen bereits erwähnt haben, den Freihandelsprincipien huldigen, weil sie dem Volksleben und der Volksarbeit die natürlichste und gesundeste Bewegung verleihen, und darf Deutschland daher keine Institute fremder Staaten bei sich einführen, welche nur Folge von Principien sind, nach welchen der natürliche Schiffs- und Waarenverkehr gestört werden soll, um auf andere Weise wieder zu erblühen. Wir ver- kennen nicht, daß die bisherigen volkswirtschaftlichen Systeme in Deutsch- land eine Menge von Verhältnissen hervorgerufen haben, welche nicht

plötzlich durch gänzliche Entziehung des Zollschutzes gestört werden dürfen, und schlugen daherhalb in dem vorangegangenen Capitel einen Zolltarif für das deutsche Reich vor, welcher von Freihandelsprincipien ausgehend, für die bestehenden Gewerbsverhältnisse in Deutschland einen mäßigen Schutz Zoll festsetzt. Für den Fall nun aber, daß der rigiden Schutz Zollpartei Deutschlands es gelingen sollte, solch' billige Tarifpositionen zu verhindern, schlagen wir wiederum in dieser Schrift, wie wir es schon in einer früheren thaten, vor, durch Differenzzölle, welche in ihren niederen Sätzen eine Reduction der Sätze des gegenwärtigen Zollvereinstarifs auf niedere Positionen enthalten, eine Einigung der Parteien zu bewirken.

Wenn dergleichen Zolldifferenzen bei den vorzüglichsten Colonialwaaren, wie Zucker, Caffer, Cacao, Thee, Reis, Taback, rohe Häute, Gewürze, Farbehölzer, falls sie direct von den transatlantischen, freien Erzeugungsländern kämen, um in Deutschland eingeführt zu werden, einstweilen niedrigeren Zöllen, als den jetzt in dem Zollverein für diese Artikel bestehenden, unterworfen würden, so müßten diese Artikel für die Consumenten nothwendig wohlfeiler, darum auch von denselben in größerer Anzahl bezogen und genossen werden. Deutschland würde dann mit den transatlantischen Erzeugungsländern dieser Waaren in eine engere Handelsverbindung gebracht werden und seine Industrie-Erzeugnisse würden im wechselseitigen Verkehre dorthin einen größeren Abzug erhalten.

Von vornherein sind wir eben so gegen die Einführung von Differenzzöllen, wie gegen die Annahme eines Schutz Zollsystems in Deutschland gestimmt, aber man wird uns Recht geben, daß sehr leicht Verhältnisse eintreten können, welche so wohl die Einführung von Differenzzöllen, wie die Annahme eines Schutz Zollsystems, wie wir sie proponirten, als politisch rathsam erscheinen lassen.

Aus einem anderen Gesichtspunkte müssen aber die Anordnung von Differenz-Schiffsabgaben zu Gunsten der deutschen Schifffahrt betrachtet werden, welche nothwendig in

ein deutsches allgemeines Schifffahrtsgesetz

aufgenommen werden müssen, und kommen wir hiermit auf die Besprechung des Hauptgegenstandes dieses Abschnitts, auf die Errichtung eines allgemeinen Schifffahrtsgesetzes für die Vereinigten Staaten von Deutschland.

Leben und Berufsgeschäfte in einer Seestadt haben uns soweit mit dem Seeverkehre vertraut gemacht, daß wir wissen, daß die Rolle des Seeschiffers dem Seehändler gegenüber nur eine untergeordnete ist und eine untergeordnete bleiben muß, wo es sich um die Interessen Beider

handelt, denn der Schiffer ist mit Ausnahme weniger Fälle Diener des Kaufmanns und wird nur von letzterem benutzt, wo dieser Waaren bezieht oder versendet. Der Schiffer ist somit Arbeitnehmer, der Kaufmann — Arbeitsgeber; die Marine besteht also aus Arbeitern, welchen von den Capitalisten der Kaufmannschaft Arbeit gegeben werden soll. Je größer die Anlage-Capitale, je umfangreicher die Geschäfte der Kaufmannschaft im Seehandel sind, desto größer ist die Fähigkeit der Kaufleute Schiffe zu beschäftigen, desto leichter bietet sich den letzteren die Gelegenheit dar, Frachtwerdienst zu gewinnen. Bei der jetzigen Concurrenz der Handelsstraßen und Handelsplätze entscheidet allein die Sicherheit und Billigkeit über die Art, wie Waaren bezogen werden. Die Sicherheit im Bezuge wird durch die Sicherheit des Platzes, von oder über welchen bezogen wird und diese wieder durch die Solidität und gute Solvenz seiner Kaufleute bedingt. Ein großer Platz z. B., der den Handel seiner Lage angemessen und naturgemäß betreibt, wird darum sich auch besser zum Bezuge und zur Versendung von Waaren eignen, als ein kleiner, der nur durch Staatsbegünstigungen verleitet wird, Schwindelgeschäfte zu machen. Die Billigkeit der Frachtsätze ist ein zweites Erforderniß, um Waaren auf einen bestimmten Handelsweg zu leiten. Namentlich müssen in Deutschland, wo der Binnenländer so gewaltig bei den Frachten zu knausern pflegt, die Seestädter möglichst niedere Schiffsfrachten zu bedingen suchen. Wird nun durch ein Differenzollsystem gewissen Schiffen ein Vorzug vor anderen gegeben, so müssen für die einzelnen Fahrten die Schiffsfrachten genau um so viel vertheuert werden, als dem begünstigten Schiffen Concurrenten dadurch genommen werden. Diese begünstigten Schiffe werden daher höhere Frachten verdienen können und manches Fahrzeug dieser Marinen wird daher wohl in diese begünstigte Fahrt gesetzt werden; aber durch die Vertheuerung der Frachten leiden nothwendig die Kaufmannsgeschäfte selbst, und unter diesen ungünstigeren Conjunctionen werden nicht so viele Geschäfte gemacht werden, wie unter den früheren günstigeren. Schon oben bei der Abhandlung der deutschen Marinen suchten wir es an einzelnen Beispielen zu zeigen, wie hauptsächlich den Handelsgeschäften der einzelnen Plätze die betreffenden Handelsmarinen ihre Entstehung verdanken, und die Frachtschifffahrt zwischen fremden Plätzen nur aushülfeweise betrieben zu werden pflegt. Werden daher Regierungsmaßregeln getroffen, welche die Frachten vertheuern und somit die einheimischen Handelsplätze zu Rückschritten in ihren Handelsoperationen zwingen, so werden schwerlich dadurch Fortschritte für die einheimische Marine und Schifffahrt erlangt werden

können. Der einheimische Kaufmann wird Capitale aus solchen Geschäftsbranchen herausziehen, weniger Gelegenheit haben, seine Capitale durch dergleichen Geschäfte zu vermehren und deshalb auch Schiffen weniger Gelegenheit geben können, durch die Beschäftigung in solchen Fahrten Geld zu verdienen; die belebende Kraft des Geldes muß dann aufhören die Schifffahrt zu beleben.

So liegt die Sache, wenn wir ganz absehen von den handelspolitischen Verhältnissen, in denen Deutschland zu den auswärtigen Staaten steht. Nun wird der deutsche, auswärtige Verkehr aber in vielen Branchen durch die verkehrshindernden Einrichtungen fremder Nationen auf die empfindlichste Weise getroffen, und das Ausland spielte bislang mit den Interessen unserer Nation auf höchst bedauerliche Weise.

So kam z. B. England und bedang sich in dem Vertrage von 1841 mit Preußen und den übrigen Zollvereinsländern dafür, daß es die Häfen der Maas, Ems, Weser und Elbe hinsichtlich der von dort in Großbritannien ankommenden zollvereinsländischen Waaren für zollvereinsländische ansehe, aus, daß der Handel und die Schifffahrt der Briten, hinsichtlich der Einfuhr von Zucker und Reis, in jeder Beziehung stets dem Handel und der Schifffahrt der meistbegünstigten Nationen mit diesen Artikeln gleich gestellt werden sollten. So hatten Deutsche erlangt, daß deutsche Häfen für deutsche erklärt wurden, und dagegen dem Engländer versprochen, nichts Wesentliches für den deutschen Colonialwaarenhandel zum Nachtheile Englands unternehmen zu wollen. Von der englischen Colonialfahrt und vielen anderen Fahrten, welche die englischen Navigationsgesetze für englische Schiffe reserviren, blieben die deutschen Schiffe nach wie vor ausgeschlossen, wenngleich in den betreffenden deutschen Häfen die englischen Schiffe in der auswärtigen Fahrt ganz den einheimischen gleich behandelt wurden. Ähnliche vortheilhafte Separatverträge schloß England mit den übrigen deutschen Küstenstaaten, welches ihm außerordentlich dadurch erleichtert wurde, daß seine strengen Schifffahrtsgesetze seinen Unterhändlern die Norm für die abzuschließenden Verträge vorschrieben, während der deutsche Politiker Alles opferte, weil keine bestimmten Gesetzesvorschriften ihm ein „bis hierher und nicht weiter“ zuriefen. Auf ähnliche Weise schloß Nordamerika 1846/47 einen Vertrag mit Hannover und Oldenburg, durch welchen den nordamerikanischen Producten durch Aufhebung von Transitozöllen im Steuervereine und Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe bedeutende Vortheile für den deutschen Handel gewährt wurden; wogegen in den Häfen der nordamerikanischen Union nur solche hannoversche und oldenburgische Schiffe den

nordamerikanischen gleich gestellt wurden, deren Besatzung zu $\frac{2}{3}$ aus hannoverschen und beziehungsweise oldenburgischen Unterthanen bestände, eine Forderung, welche die amerikanischen Schifffahrtsgesetze ihren Staatsmännern zu fordern vorschreiben, wodurch die Nationalität des hannoverschen und oldenburgischen Schiffes ausnahmsweise noch an Bedingungen geknüpft wurde, die sonst die Landes-Gesetze nicht fordern; obgleich auf der anderen Seite es dem nordamerikanischen Schiffer frei gestellt werden mußte, seine Besatzung aus allen Staaten der großen amerikanischen Union zu beziehen. — So spielten fremde Schifffahrtsgesetze bislang mit den höchsten Interessen des deutschen Handels und der deutschen Schifffahrt. Das darf nicht ferner stattfinden.

Der erste Schritt, um eine Sicherheit in unsere äußere Politik zu bringen und Staatsverträge zu hindern, welche unsere National-Interessen gefährden, muß sein: daß wir erklären, die ganze deutsche Küste sei ein untrennbares Ganzes und jeder Hafen derselben sei für das ganze hinterliegende Deutschland ein nationaler, und sodann Gesetze in's Leben rufen, nach welchen fremden Nationen für jede Feindseligkeit, welche sie in handelspolitischer Beziehung gegen unsere Schiffe sich zu Schulden kommen lassen, eine ganz bestimmte, gesetzliche Wiedervergeltung angedroht und in den betreffenden Fällen zugesügt wird. Täuschen wir uns in dieser Sache nicht, Schutzmaßregeln sind unserer Seeschifffahrt sowohl, wie unserem internationalen Handel nothwendig, damit dieser frei werde von fremden Belästigungen.

In wie fern ein Differenzialzollsystem zu Gunsten unserer Schifffahrt unserem Handel gefährlich werden könnte, haben wir vorhin erwähnt; im Hinblick auf die fremden Länder, die unsere Schiffe besuchen und mit denen wir Handel treiben, müssen wir aber bemerken, daß in England, Frankreich, Holland, Portugal und Spanien, also in den europäischen Ländern, mit welchen wir in dem bedeutendsten Verkehre stehen, den spanischen, englischen, holländischen Besitzungen, und in anderen Ländern, Gesetze bestehen, welche durch ihre Differenz-Abgaben täglich den schädlichsten Einfluß auf unseren Handel und unsere Schifffahrt ausüben. Solche verderbliche, feindselige Gesetze in's Wanken zu bringen oder aus dem Wege zu schaffen, bleibt uns nur ein Mittel, das ist: ein eigenes Schifffahrtsgesetz, welches bestimmt und fest Repressalien androht und ergreifen läßt gegen jeden feindlichen Angriff auf unsere Schifffahrt. Besteht erst ein solches Schifffahrtsgesetz und wird dann den fremden

Nationen die Hand zum freundschaftlichen Vertrage geboten, falls eine einfache Auswechslung von Declarationen über die künftige Stellung der beiderseitigen Marinen nicht genügen sollte, so werden Reciprocitäts-Verträge auch rascher und vortheilhafter als bislang zum Abschluß kommen. Diejenigen, welche ängstlich auf die nächsten Folgen eines Schiffahrtsgesetzes für die deutschen Länder blicken, wir meinen namentlich die ängstlichen Seelen unserer Seestädter, welche manchmal so gern mit philanthropischem Weltbürgerthume den inneren Mangel an Nationalstolz und richtiger Anschauung der politischen Verhältnisse der Welt verdecken wollen, und in der Androhung von Repressalien eine Kriegserklärung gegen fremde Nationen sehen, glauben wir dadurch beruhigen zu können, wenn wir ihnen die wichtigsten Schiffahrtsgesetze der fremden Nationen, mit welchen wir in Handelsverbindungen stehen, vorführen und durch Bezugnahme auf bestehende Staatsverträge zeigen, wie in den meisten Fällen jede Störung der jetzigen Schiffahrtsverhältnisse vermieden und in den anderen Fällen eben durch ein bestimmtes, sicheres Auftreten des deutschen Staates dem Auslande gegenüber, eine größere Sicherheit und Ausdehnung unserer Schiffahrt und unseres Handels uns garantirt wird.

Betrachten wir darum in dem Folgenden unsere verschiedenen auswärtigen Geschäftsfreunde mit ihren Schiffahrtsgesetzgebungen und ihren handelspolitischen Gesinnungen gegen uns.

Dahin rechnen wir:

a) Rußland.

In der Schiffahrtsgesetzgebung des russischen Reiches finden wir die Differenzbestimmungen des Ukas vom 17. Juni 1845, nach welchen für Waaren, die unter fremder Flagge in russische Häfen eingeführt werden, ein Zuschlagzoll von 50 pCt. entrichtet werden und ein ausländisches Schiff bei Ankunft und Abfahrt 1 R. S. pr. Last Lastgeld zahlen soll. Von diesen Differenz-Abgaben sollen indeß nur die Schiffe solcher fremder Nationen getroffen werden, welche die russische Flagge der einheimischen oder anderen fremden Flaggen nachsetzen. Ein höchst zweckmäßiger, zeitgemäßer Regierungserlaß, aus dem man, wie aus so vielen anderen Einrichtungen, deutlich sieht, daß es nicht Geringschätzung des Weltverkehrs und Unkunde von Gewerbsverhältnissen sind, welche die russischen Staatsmänner noch immer an der Sperrung der Landesgrenzen festhalten läßt.

Die unmittelbare Folge des Erscheinens jenes Ukases war, daß die deutschen Staaten, Schweden und Norwegen, Dänemark, Sardinien, und

die übrigen hierzu berechtigten es als eine frohe Botschaft ihren Schiffern anzeigten, daß sie jenem Ukas zufolge in russischen Häfen auch ferner den russischen Schiffen gleich behandelt würden; und Frankreich, dieses so wahnsinnig nationalstolze, neidische Frankreich, verschanzt hinter bedeutenden Differenzbestimmungen, nicht geneigt, einer fremden Nation irgend einen Vortheil, ja nur irgend eine billige Gleichstellung ihrer Schiffe und Waaren zu gewähren, welches nur mit Zollplacereien den Schiffen der übrigen europäischen Staaten die Freundschaft vergalt, mit welcher französische Schiffe an fremden, wie z. B. deutschen Plätzen behandelt werden, und mit keinem anderen europäischen Staat Reciprocitäts-Verträge von irgend welcher Bedeutung abgeschlossen hatte, dieses Frankreich beeilte sich, den Unannehmlichkeiten, welche aus dem russischen Ukase für ihn entspringen könnten, vorzubeugen, und schloß schon im September 1846 mit Rußland auf den Grund völliger Reciprocität einen Handels- und Schiffahrtsvertrag ab. So auch Holland, indem es den russischen Schiffen die Cabotage erlaubte und ihnen so doch wenigstens etwas zugestand, was es keinem der übrigen fremden Schiffe je erlaubte. Rußland hat erreicht, was es erreichen wollte, sein Handel ist nicht gestört, seiner Schiffahrt aber sind neue Bahnen geöffnet. So ist Rußland gegen seine auswärtigen Geschäftsfreunde, so ist es auch gegen uns gesinnt. Möge einem deutschen Schiffahrtsgesetze der russische Ukas vom 19. Juni/1. Juli 1845 zum Muster dienen. Deutschland wird, gleich Rußland, dadurch zu Ansehn kommen und gleiche Vortheile für seine Schiffe und seinen Handel im Auslande erlangen.

b) Schweden.

Nach den Schiffahrtsgesetzen Schwedens wird bei der Einclarrung fremder, den einheimischen nicht gleich gestellter Schiffe, in einen schwedischen Hafen, der Waarenzoll um 40 pCt. und bei der Ausclarrung um 50 pCt. erhöht, so wie unbegünstigte Schiffe 36 β , begünstigte nur 12 β Lastgeld zu geben haben. Alle deutschen Schiffe, außer den Lübeckern, sind vertragsmäßig den schwedischen gleich gestellt, und wird darum ein projectirtes, allgemeines, deutsches Schiffahrtsgesetz mit Differenzialabgaben nur für die Lübecker Schiffe eine Aenderung herbeiführen. Schweden wird dieser Punkt aber sicher nicht viel Bedenken machen, wenn es sich darum handelt, ob seine Schiffe in allen deutschen Häfen den einheimischen gleich gesetzt werden sollen oder nicht. Jede Unannehmlichkeit, welche dem deutschen Handel, in soweit er sich der schwedischen Marine bedient, und der deutschen Marine aus dem angeführten Differenzialzollsystem erwachsen könnte, kann daher durch einen hinzutretenden Staatsvertrag gänzlich für

uns vermieden werden; wogegen der Schwede in der Folge nie wagen wird, deutsche Schiffe schlechter als seine eigenen zu behandeln.

c) Norwegen.

Unprivilegirte fremde Flaggen werden im Allgemeinen von einem Differenzzoll von 50 pCt. getroffen. Die deutschen Schiffe sind sämmtlich privilegiert und gilt im Uebrigen von Norwegen dasselbe, was wir von Schweden sagten.

d) Dänemark.

Unter der Krone des Königs von Dänemark stehen auch bekanntlich die deutschen Herzogthümer Schleswig und Holstein. Bislang galten für diese deutschen Besitzungen dieselben Schiffahrtsgesetze, die das Königreich hatte. Wie auch die Verhältnisse der einzelnen Besitzungen des Königs zu einander sich gestalten werden, nimmer werden wir von unseren jetzt so gewaltig auf Deutschland erbosten Nachbarn in handelspolitischer Beziehung dauernd etwas zu fürchten haben, denn seine lächerliche Kriegswuth wird bald einer vernünftigen Ueberlegung wieder Platz gemacht haben und mit den wieder angeknüpften Kaufmannsverbindungen wird der alte Speculationsgeist Dänemarks, welches wohl eingesehen, daß es ganz auf Deutschlands Verkehr angewiesen ist, wieder einziehen. Dann werden auch unsere Schiffe, auch wenn wir Differenzzölle zu ihren Gunsten einführen, nicht von den Differenzbestimmungen des dänischen Zollgesetzes, nach welchen unprivilegirte Schiffe und Ladungen mit einer 50 procentigen Erhöhung der Schiffslastengelder und des um die Hälfte gesteigerten Waarenzolls zu belasten sind, getroffen werden. Sämmtliche deutschen Schiffe waren bis jetzt in dänischen Häfen den einheimischen gleichgestellt und nur an uns wird es liegen, ob hierin sich in Zukunft irgend etwas ändern soll. Vom dänischen Sundzolle reden wir hier nicht, ein einiges Deutschland wird ihn zu beseitigen wissen.

e) Belgien.

Die belgischen Schiffahrtsgesetze sagen den Schiffen jedes fremden Staates unter der Bedingung der Reciprocität vollkommene Gleichstellung hinsichtlich der Schiffsabgaben mit den einheimischen Schiffen zu. Unsere deutschen Schiffe sind soweit den belgischen gleichgestellt und wird ihnen außerdem der von Holland erhobene Scheldezoll von Belgien zurückerstattet.

Auch die Differenzen in den Waarenzöllen werden auf diese Weise von den Fremden vermieden und werden unsere Schiffe überhaupt nicht davon getroffen, in so weit sie ihre Waaren in den betreffenden Entrepôts zur Durchfuhr nach dem Zollverein anmelden.

f) Italien.

Die politischen Verhältnisse dieses Landes sind augenblicklich der Art, daß es schwer ist, zu sagen, in welchen Verhältnissen Deutschland künftig zu dieser großen Halbinsel des mittelländischen Meeres stehen wird, indeß so viel scheint doch schon jetzt klar zu werden, daß die politische Erhebung jener Staaten zu einer nationalen Einheit mit einem einigen Zollsysteme hindrängt; in wie weit dann die Differenzzölle und discriminirenden Schiffsabgaben Sardinien's, Toscana's, des Kirchenstaates und des Königreichs Beider Sicilien modificirt werden, müssen wir erwarten.

Uebrigens lassen uns die jetzigen Schiffahrtsgesetze der meisten jener Staaten hoffen, daß im Wege gegenseitiger Gleichstellung künftig unseren Schiffen in italischen Häfen die Rechte der nationalen zu Theil werden; so wie die große Menge von Freihäfen, welche Italien besitzt, einem künftigen italischen Zollverbände ein liberales Verzollungssystem anrathen wird.

g) Griechenland.

Hier existiren keinerlei Waarenzoll-Differenzen; sondern nur für die Schiffe derjenigen Nationen, welche die griechischen Schiffe schlechter als die einheimischen behandeln, bestimmen die Geseze eine Additional-Abgabe, nach Maße der die griechischen Schiffe treffenden Mehrausgabe, in den Häfen jener Nationen.

Die deutschen Staaten, außer Mecklenburg, haben sämmtlich Reciprocitäts-Verträge mit Griechenland hinsichtlich der beiderseitigen Schiffahrt geschlossen und die liberale Schiffahrts- und Handelsgesetzgebung Griechenlands bürgt uns dafür, daß verständige, auf liberale Grundsätze basirte Schiffahrtsverordnungen Deutschlands, ein gutes politisches Einvernehmen Deutschlands und Griechenlands, welches uns, wie wir im Capitel über Griechenlands Handel mehr auszuführen suchten, sehr zu wünschen ist, nicht stören.

h) Die Türkei.

Der reine Finanzzoll-Tarif und der Mangel aller Schiffahrtsgesetze in der Türkei, so daß selbst Cabotage den Fremden gestattet wird, kann es dem gesammten Deutschland niemals schwer machen, hier auf den Fuß der meistbegünstigten Nationen gestellt zu werden, auf welchem Oesterreich, Preußen und die Hansestädte durch zeitherige Separatverträge schon stehen.

Wie in der Türkei, so treffen wir auch in den übrigen nicht christlichen Staaten am mittelländischen Meere keinerlei Staatseinrichtungen zur Hebung des nationalen Handels und der Schiffahrt.

Schwieriger wie mit oben genannten Staaten wird aber für uns die Regulirung unserer Schifffahrtsverhältnisse, basirt auf gleiche oder wenigstens doch analoge Behandlung der beiderseitigen Marinen, mit den nächstfolgenden europäischen Staaten werden, denn es kommen hier außer bedeutenden discriminirenden Waarenzöllen noch wichtige Colonial-Verhältnisse mit in Frage. Von den vorher genannten Staaten haben freilich Rußland und Dänemark auch eigene, zum Theil fremden Handel und fremde Schifffahrt gänzlich ausschließende Geseze in Betreff des Handels ihrer Colonien erlassen, aber unser Handel und unsere Schifffahrt werden zu wenig von denselben getroffen, als daß wir Gewicht darauf legen könnten. Anders ist dies aber bei den nächstfolgenden Staaten.

i) Großbritannien.

Die Navigationsacte von 1651 bildet bekanntlich noch die Grundlage der ganzen Schifffahrtsgesetzgebung dieses Staates.

Sämmtliche Staaten Deutschlands haben Handels- und Schifffahrts-Verträge mit Großbritannien abgeschlossen, wonach ihre Schiffe denen der meist begünstigten Nationen in den Häfen des vereinigten Königreichs von Großbritannien gleichgestellt sind, wofür dann wieder die britischen Schiffe in allen ihren Fahrten in den deutschen Häfen gleich den einheimischen behandelt werden sollen. Der Werth, welchen diese Verträge für die deutschen Schiffe haben, ist aber erst zu ermessen, wenn man sie mit Hülfe der britischen Navigationsgesetze auslegt, und ist danach, wie Herr Dr. A. Soetbeer in seinem Werke über Schifffahrtsgesetze und Hamburgs Handel speciell nachweist, den deutschen Schiffen nicht gestattet:

1) Aus anderen Häfen, als denen, zwischen Maas und Elbe und zwischen Trave und Memel die wichtigsten europäischen Ausfuhrartikel, nämlich die 28 enumerated articles, wie Bauholz, Bretter, Flachs, Getreide, Wolle, Kleeaat 2c. in das vereinigte Königreich zum dortigen Verbrauch einzuführen, ausgenommen, wenn der Ursprung jener Artikel, als Erzeugnisse des einzelnen, betreffenden Landes, speciell nachgewiesen wird.

2) Außereuropäische Erzeugnisse irgendwoher in das vereinigte Königreich zum dortigen Verbrauch einzuführen.

3) Frachtfahrt zu treiben zwischen Häfen des vereinigten Königreichs, so wie zwischen diesen und den britischen Besitzungen, oder zwischen Häfen der letzteren.

4) Aus anderen Häfen, als denen zwischen Maas und Elbe, und zwischen Trave und Memel in die britischen Besitzungen andere Artikel einzuführen, als die eigenen Landeserzeugnisse.

5) Eine specielle, durch die Navigationsacte nicht nothwendig gebotene Beschränkung ist noch, daß die norddeutschen Schiffe von der, anderen fremden Flaggen gestatteten Frachtfahrt von britischen Häfen nach dem britischen Ostindien ausgeschlossen werden.

In den Besitzungen der ostindischen Compagnie sind die Differenzzölle zum Nachtheil fremder Flaggen im vorigen Jahre aufgehoben worden. Was die neuen Gesetzentwürfe von 1848 bringen werden, ob es die Regierung, welche darin gänzliche Umgestaltung der englischen Schiffahrtsgesetze mit alleiniger Bevorzugung der englischen Fahrzeuge in der Küstenschiffahrt und Fischerei proponirt, durchsetzen wird, daß nur im Wege verhältnismäßiger Retorsionen gegen die fremde Concurrenz in der Schiffahrt und Rhederei eingeschritten werde, müssen uns erst nachfolgende Parlamentsschlüsse zeigen. Aber wenn auch diese in Aussicht gestellte Liberalität in der künftigen Schiffahrtsgesetzgebung Englands uns nützen wird, so bleiben uns doch immer noch ganz bedeutende Waaren-Differenzzölle in Großbritannien zu bekämpfen übrig, und England, welches selbst auf die bedeutendste Weise die Producte seiner überseeischen Besitzungen zum Nachtheil unseres Handels bevorzugt, könnte uns Deutsche nur mit Unrecht anfeinden, wenn wir gleichfalls die Producte überseeischer Besitzungen fremder Colonial-Länder in Ermangelung eigener Colonien, durch Differenzzölle bevorzugten. Jedem, welcher den englischen Parlaments-Verhandlungen in der letzten Zeit gefolgt ist, Jedem, der die Commissions-Gutachten über Verwerfung oder Beibehaltung der bisherigen, englischen Schiffahrtsgesetze gelesen hat, wird es einleuchten müssen, daß hauptsächlich die Regierungen Deutschlands, nach einer nationalen Selbständigkeit in seiner Schiffahrt und die Kündigung des preussischen Schiffahrts- und Handelsvertrags mit Großbritannien von 1841, so wie die russischen, nordamerikanischen und brasilianischen Retorsionsmaßregeln England so erschreckt haben, daß es anfängt, fremden Nationen, welche es bislang zu knechten suchte, freundlichere Seiten in der Handelspolitik zu zeigen. Wir gewahren hier wieder den Umstand in der internationalen Handelspolitik, daß eine Nation zuerst eine Achtung gebietende Stellung anderen Nationen gegenüber eingenommen haben muß, ehe sie mit Sicherheit darauf zählen kann, von anderen mit Achtung behandelt zu werden. Wird Deutschland dieses bei seinem handelspolitischen Auftreten gegen England nicht außer Acht lassen, so werden die englischen Schiffahrtsgesetze auch bald aufhören, den deutschen Handel und die deutsche Schiffahrt zu belästigen.

k) Holland.

Wir kommen jetzt zu der Besprechung unserer handelspolitischen Stellung zu einem anderen, uns ebenfalls verkehrseindlichen Staate, bei dem wir aber das Großartige und Weltbeherrschende, das die zeitherige Politik Englands größtentheils bedang, gänzlich vermissen, und eine Staatsregierung und f. g. Volkskammern treffen, die nur von dem engherzigsten Krämergeiste beseelt sind. Holland, ein kleines Ländchen, dessen Häfen die natürlichen Seeplätze für das deutsche Binnenland sind, verschmähte bis jetzt gänzlich, sich auf die Höhe zu stellen, welche die Natur ihm selbst angewiesen, und anstatt den Seehandel Deutschlands in die Hand zu nehmen, wozu es berufen ist, quälte es sich auf die erbärmlichste Weise ab, den Handel Deutschlands zu hindern, sich selbst also die Quellen des Verdienstes als Seehändler für's deutsche Binnenland zu verstopfen; und dieses nur um eine monopolisirte Gesellschaft von Kaufleuten zu begünstigen. Sollte es nicht endlich auch in Holland tagen, wo so mancher Orten die Nebel schwinden.

Das Zollgesetz der Niederlande v. 1845 erklärt freilich, daß die Schiffe derjenigen Staaten, welche Reciprocität üben, den niederländischen Schiffen in den europäischen Häfen des Landes, was die eigentlichen Schiffsabgaben anlangt, gleichgestellt werden sollen; aber diese Begünstigung ist größtentheils illusorisch, denn wenn bei ihrem ersten Ein- und Auslaufen die niederländischen Fahrzeuge jährlich 45 Cents pr. Last entrichten müssen und so auch die fremden begünstigten behandelt werden, so sind doch immer die fremden, ihres seltneren Erscheinens in niederländischen Häfen wegen, bedeutend benachtheiligt, dann aber nehmen diese letzteren an den Begünstigungen des Waarenzoll-Tarifs keinen Antheil und werden vom Colonialhandel factisch gänzlich ausgeschlossen, denn in holländischen Häfen genießen die holländischen Schiffe bei der Ein- und Ausfuhr von Waaren einen Zollrabatt von 10 pCt. und in den wichtigsten ostindischen Besitzungen Hollands, namentlich auf Java, werden alle fremden Fahrzeuge von ungeheueren Waaren-Differenzzöllen bei der Ein- und Ausfuhr getroffen. Sämmtliche deutschen See-Staaten, mit alleiniger Ausnahme Mecklenburgs, haben Schiffahrtsverträge mit Holland geschlossen, wonach ihre Schiffe in niederländischen Häfen auf den Fuß der meistbegünstigten fremden Nationen gestellt sind; welches uns aber nicht genügen kann, da wir verlangen, daß im auswärtigen Handel, also auch im auswärtigen Handel der Colonien, wenn auch mit Ausschluß der Fahrt zwischen Colonien und Mutterland, unsere Schiffe gleich den holländischen behandelt werden sollen.

Auch Holland könnte gleich England nicht murren, wenn wir zur Wiedervergeltung amerikanische Colonial-Waaren gegen die holländischen im Zolle begünstigen sollten.

1) Frankreich.

Kein Volk der Welt ist so ersünderisch in künstlichen Manipulationen, um die Nationalgröße zu heben, wie das französische. Blicken wir auf den französischen Zolltarif oder auf die Reglements für die Schiffs- und Hafenabgaben, überall gewahren wir rigide Differenzbestimmungen und Prohibitionen, und ist es uns, als wenn uns der große Kaiser der Franzosen erscheinen müßte, wie er bei Errichtung der Continentsperre gegen England in ohnmächtiger Wuth die Worte ausstieß: Ein Land, das unter den bestehenden Verhältnissen das Princip des freien Handels befolgt, muß zu Staub zerrieben werden.

Sowohl hatte er England eine Verlegenheit bereitet, aber um in das Rad des Schicksals und der Weltordnung einzugreifen, dazu war der große Kaiser doch wieder viel zu klein. Er sah die eine Schärfe des Schwertes nur, mit dem er schlug und es entging ihm die andere, mit welcher er sein eigenes Volk verwundete. Er wollte der ruhmreichste Kaiser der stolzeſten Nation werden, aber er hatte kein Herz für die Menschheit, darum muß sein Volk jetzt bluten aus den Wunden, die ihm die verkehrten Handels- und Schiffahrtsgesetze des Kaisers schlagen, während das gegnerische England durch eben jenes französische Sperrsystem zur Selbständigkeit in seiner Manufacturkraft gelangt, und selbst immer mehr den Principien des freien Handels huldigend, die ganze Erde mit seinen Fabrikaten bedeckt und überall die französischen Waaren aus dem Felde schlägt.

Wird das französische Volkswirthschaftssystem noch von langem Bestande sein? Wir glauben schwerlich, denn es ist fast unmöglich, daß durch die bitteren Erfahrungen, durch die augenscheinlichsten Beweise von der Verkehrtheit ihres Systems, dessen consequente Durchführung zu dem offenbarsten Wahnsinne des Communismus und des verkehrten Socialismus führt, belehrt, das französische Volk noch lange den Druck desselben, welcher von den Schiffahrtsgesetzen und Prohibitionszöllen ausgeht, ertragen wird. Viel können wir Deutsche auch zum Sturze dieses Systems beitragen, wenn wir ein ernstes Wort durch paßliche Retorsionsmaßregeln mit Frankreich reden. Wir schwiegen bislang bei Allem, was Frankreich gegen uns unternahm, und stehen darum auch gegen Frankreich, obgleich die nächsten Nachbarn, so schlecht wie nur irgend eine fremde Nation zu

demselben stehen kann. Während die französischen Schiffe von allem Tonnengelde befreit sind, müssen unsere Schiffe 4 Fr. 75 C. pr. Tonne entrichten. Andere fremde Schiffe sind günstiger gestellt, so entrichten die englischen, wenn sie direct von britischen Häfen kommen, nur 1 Fr. pr. Tonne. Niederländische Schiffe, welche aus niederländischen Häfen Ladung bringen oder in Ballast einlaufen, zahlen nur 1 Fr. 5 C. pr. Tonne für's Jahr. Dänische Schiffe entrichten überall nur jedes Mal 2 Fr. 10 C. pr. Tonne. Spanische, sardinische, brasilianische, venezuelische u. a. entrichten, wie die französischen Fahrzeuge, keine Tonnengelder, so auch sind die Mecklenburger begünstigt; was aber wohl entweder nur eine französische Courtoisie gegen das Vaterland der Herzogin von Orleans gewesen oder in Betracht dessen geschehen sein mag, daß Mecklenburg kein Grenzzollsystem hat und eine große Masse von Bordeaux-Weinen und Champagner consumirt. Mecklenburg mußte aber auch vertragsmäßig die französischen Schiffe in seinen Häfen günstiger stellen als die eigenen. Daß Frankreich sich selbst am meisten schaden wird, wenn es uns zwingt, durch extraordinaire Auflagen auf seine Schiffe, seine Producte, wie Wein, trockenes Obst, Galipot, Harz, Weinstein, Farbwaaren und Fabrikate bei uns zu vertheuern, brauchen wir wohl nicht mehr zu erwähnen. Von 204 Schiffen, welche im Jahre 1847 in Hamburg und Altona einliefen, gehörten 136 der französischen Marine an.

Baldigen Sturz des französischen Prohibitivsystems und Gerechtigkeit für uns und unsere Handelsinteressen im internationalen Verkehr mit Frankreich wollen und werden wir erreichen, wenn wir mit Energie unsere Interessen vertheidigen und passende Schifffahrtsgesetze in's Leben rufen.

m) Portugal.

Die Handels- und Schifffahrtsgesetzgebung dieses Landes enthält zu Gunsten der eigenen Flagge bedeutende Differenz-Abgaben, die Schiffsabgaben für fremde, unbegünstigte Schiffe sind doppelt so hoch wie die der begünstigten. Waaren aus fremden Häfen kommend, eingeführt in Schiffen, welche nicht Schiffe des Produktionslandes sind, zahlen einen Zuschlagzoll von 20 pCt., selbst wenn dort die portugiesische Flagge durch keine Differenzzölle oder sonstige Abgaben getroffen wird. Wenn das Letztere geschieht, ist der Staatsregierung es überlassen, geeignete Repressalien außerdem noch anzuordnen.

Von den deutschen Seestaaten haben Preußen, Oldenburg und Mecklenburg-Schwerin Verträge mit Portugal abgeschlossen, wonach ihren Schiffen, was die eigentlichen Schiffsabgaben betrifft, die Rechte der

nationalen eingeräumt sind. Auch können sie die Producte ihrer resp. Länder aus ihren Nationalhäfen in portugiesische Häfen unter Zollbegünstigung einführen u. s. w.

Was nun die übrigen deutschen, namentlich die Hamburger und Bremer Schiffe betrifft, so können sie nach dem vorhin erwähnten, portugiesischen Gesetze (von 1841), weil in ihren Häfen die portugiesischen Fahrzeuge keinen anderen nachgestellt werden, allerdings Producte ihrer Gebiete in Portugal unter Zollbegünstigung einführen; da indeß der portugiesische Staatsmann Deutschland in seine einzelnen souveränen Reiche auflöst und somit den hanseatischen Schiffen nur, im Falle sie wirklich hanseatische Producte bringen, die versprochene Zollbegünstigung genießen läßt, so wird dieser Vortheil rein illusorisch. Was sodann den Handel mit den portugiesischen Colonien anbetrifft, so ist die Frachtschiffahrt zwischen Colonien und Mutterland ganz der portugiesischen Flagge reservirt, und der Handel mit den ostindischen und afrikanischen Colonien, so wie mit den Cap-Verden ganz untersagt, und beziehen sich die Concessionen, welche fremden Nationen vertragsmäßig gemacht, im Allgemeinen nur auf das Mutterland, Porto-Santo, Madeira und die Azoren. Nur den Engländern, Nordamerikanern und Brasilianern sind erweiterte Befugnisse gegeben. Ob Portugal sein Handelssystem bald ändern wird, ist wohl schwer zu sagen, da seine inneren politischen Zustände zu aufgeregter sind, als daß schon jetzt an eine Verständigung und ein dauerndes gutes Einverständnis mit der portugiesischen Regierung von unserer Seite gedacht werden könnte. Uebrigens wird auch der künftige deutsche Bundesstaat mit einer gemeinsamen, untheilbaren Küste und Handelsflotte von selbst in ein anderes Verhältniß zu Portugal treten, als es bislang von den einzelnen deutschen Staaten durch Separatverträge zu erlangen stand.

n) Spanien.

Dieses andere Land der pyrenäischen Halbinsel theilt in der Unordnung seiner staatlichen Verhältnisse, in der Verwirrung seiner Finanzen und der schlechten Bewirthschaftung seiner Nationalgüter gleiches Schicksal mit dem portugiesischen Nachbarlande.

Im Colonialhandel ist die Einfuhr von den Philippinen und China in Spanien nur spanischen Schiffen erlaubt, im Uebrigen ist der Verkehr der Colonien den fremden Flaggen frei gegeben; diese werden indeß dort von bedeutenden Differenzabgaben in den Waarenzöllen und den Schiffsabgaben getroffen. So auch stoßen wir im Mutterlande und den Colonien auf bedeutende Differenzzölle zu Gunsten des Handels mit spanischen Pro-

ducten und des Transports in spanischen Schiffen, welche von 25 pCt. bis zu 100 pCt. vom Werthe der Waaren hinaufsteigen. Besonders hart werden unsere Schiffe und Waaren von den discriminirenden Schiffsabgaben und Waarenzöllen auf der, für unseren Colonialwaaren namentlich Zucker- und Tabackshandel so wichtigen, spanischen Insel Cuba getroffen.

So zahlen bei der Ausfuhr:

	unter fremder Flagge	unter span. Flagge
Zucker	pr. Kiste: 37 Real	25 Real
Cassée.....	" Quint. 20 "	12 "
Taback.....	" " \$ 1.50	75 "

Der Verkehr, den Deutschland durch die norddeutschen Seestädte und Triest mit Spanien und seinen Colonien unterhält, ist sehr bedeutend, und durch die Errichtung eines projectirten Differenzsystems, in Betreff der Schiffsabgaben, würden allerdings die spanischen Producte, wenn solche in spanischen Schiffen zu uns kämen, für uns vorläufig vertheuert werden, indeß wird dieses wohl nicht von Belang sein können, denn in Hamburg, als an dem Plage, welcher das bedeutendste Geschäft von allen deutschen Seestädten mit Spanien und den spanischen Besitzungen treibt, kamen nach der Hamburger Senatschrift über ein deutsches Differenzialzollsystem von 1847 in den 11 Jahren, von 1836 bis 1846 durchschnittlich jährlich doch nur 18 spanische Schiffe von überseeischen Plätzen an, wie im Jahre 1847, nach unseren eigenen Notizen, nur 19 spanische Schiffe unter 51 Schiffen überhaupt vom spanischen Mutterlande in Hamburg und Altona ankamen.

Die Regungen nach einem freieren Handelsverkehre, welche in Spanien immer mächtiger werden, lassen uns eine Verbesserung der Stellung unserer Schiffe in spanischen Häfen hoffen, vorzüglich wenn uns später die Kraft nicht mehr mangelt, um Feindlichkeiten einer fremden Handelspolitik mit Erfolg durch Schiffahrtsgesetze zu bekämpfen.

o) Die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Die discriminirenden Waaren- und Schiffszölle dieser Staaten werden nur im Wege der Retorsion und Wiedervergeltung gegen die Schiffe und Waaren fremder Länder angewandt, und finden wir in keiner Gesetzgebung eine so konsequente Durchführung dieses Princips. Die Schiffe sämmtlicher deutschen Bundesstaaten sind vertragsmäßig den nordamerikanischen gleich gestellt. Von den anderen fremden Staaten sind diese Rechte nur den schwedischen, norwegischen, russischen, dänischen, sardinischen, römischen, toskanischen, griechischen und türkischen eingeräumt und somit

namentlich unbegünstigt die Engländer, Franzosen, Holländer, Spanier und Portugiesen, also eben die Nationen, über deren Ungerechtigkeiten und Anmaßungen wir uns zu beklagen haben. Der Yankee pflegt sich bei seinen Speculationen nicht viel zu verrechnen, und die einzelnen Concessionen, welche seinen Schiffen schon von Großbritannien, Frankreich, den Niederlanden, Spanien und Portugal gemacht sind, zeigen, daß hier ein leicht verwundbarer Fleck glücklich getroffen ist. Die Nordamerikaner bemühen sich gegenwärtig bedeutend, fremde Schifffahrtsgesetze, namentlich die englischen zum Fallen zu bringen, und daraus schließen dann manche absolute Gegner jedes Differenzabgaben-Systems, Nordamerika werde in seiner Handelspolitik alle Differenzbestimmungen aufgeben; wir sind aber der Meinung, daß eine Nation, wie die amerikanische, welche in ihrem rein praktischen Leben täglich die Wohlthat bestimmter Gesetze und geordneter Zustände anerkennen muß, Anstand nehmen wird, ihre auswärtige Handelspolitik von Achtung gebietenden Retorsionsgesetzen zu entblößen. Haben wir uns nur in unserer Politik den Freihandel der Welt zum Ziel gesteckt, Nordamerika wird uns schon entgegen kommen, wie die mit den einzelnen deutschen Staaten bereits abgeschlossenen Reciprocitäts-Verträge zeigen.

p) Brasilien.

Die brasilische Schifffahrts- und Handelsgesetzgebung belegt die Schiffe solcher fremder Nationen, welche die brasilischen Schiffe anderen nachsetzen, mit einem erhöhten Ankergelde, so wie die Waaren der Nationen, welche brasilische Producte anderen nachsetzen, mit einem höheren Eingangszoll; bestimmt aber daneben, daß diese Mehrbelastungen sofort aufhören sollen, wenn brasilische Schiffe und Producte in jenen fremden Ländern nicht mehr außerordentlich mit Abgaben belegt werden.

Deutsche Schiffe und Waaren werden demzufolge in den brasilischen Häfen von keinerlei Differenzzöllen getroffen, und da es die Meinung aller Politiker und Staatsmänner Deutschlands ist, daß brasilische Bodenproducte bei uns so günstig wie möglich gestellt sein müssen, so wird wohl nicht leicht der Fall eintreten, daß unsere Producte dort von discriminirenden Waarenzöllen härter als andere getroffen werden, so wie es in unserer Hand liegen wird, ob unsere Schiffe wie brasilische dort behandelt werden sollen. Zeigen wir Brasilien, daß es sein künftiges Heil in der Vermehrung des Absatzes seiner Bodenproducte nach Europa, und nicht in der Erhebung hoher Eingangszölle von europäischen Gewerbfleißproducten zu setzen habe, zeigen wir ihm dieses durch einen liberalen

Zolltarif, der einer vermehrten Consumption seiner Producte bei uns günstig ist, und durch ein Schiffahrtsgesetz nach welchem Freundschaft mit Freundschaft vergolten, und der handelspolitische Feind als Feind der Nation gewürdigt werden soll.

q) Mexico.

Bislang hatte der mexikanische Tarif keinerlei Differenzzölle und Abgaben, wenn auch übrigens hohe allgemeine Eingangszölle.

r) Republik Central-Amerika

hat gleichfalls keine Differenzzölle.

s) Der Staat Haiti

eben so wenig.

t) Republik Neu-Granada

hat keine Waarendifferenzzölle, wohl aber Unterscheidungsabgaben in den Hafengeldern. So zahlen:

nationale und privilegierte fremde Schiffe			
unter 100 Tonnen	.....	3 sh.	— d pr. Ton
über 100 Tonnen	100 Tonnen	3 "	— " " "
	die übrigen	1 "	6 " " "
nicht begünstigte fremde Schiffe			
unter 100 Tonnen	.....	5 "	6 " " "
über 100 Tonnen	100 Tonnen	5 "	6 " " "
	die übrigen	2 "	— " " "

Deutsche Staaten haben bislang keine Handels- und Schiffahrtsverträge mit dieser Republik abgeschlossen, es werden indeß die Schiffe der deutschen Staaten, namentlich der Hansestädte, wie die der meistbegünstigten Nationen behandelt, weil die neugranadische Regierung die Grundsätze der Reciprocität in der Handelsgesetzgebung zu befolgen scheint.

u) Venezuela.

Dieser Staat hat keine discriminirenden Waaren- und Schiffsabgaben. Von den deutschen Staaten haben nur die Hansestädte bestimmte Handels- und Schiffahrtsverträge mit ihm abgeschlossen, welche unter dem früher für Venezuela bestandenen Differenzzoll-Systeme manche Vortheile dem deutschen Handel gewährten.

v) Ecuador.

Es zahlen hier:

	nationale Schiffe	fremde Schiffe
an Tonnengeld.....	pr. Tonne \$ —. 2	\$ —. 4
" Hafengeld	" " " 4.—	" 6.—
" Ankergeld	" " " 12.—	" 16.—

Die Republik hat mit Großbritannien, Belgien, den Niederlanden und den Vereinigten Staaten Handels- und Schiffahrtsverträge geschlossen. Von den deutschen Flaggen ist namentlich die Hamburgische den meist begünstigten gleichgestellt.

w) Uruguay

entnimmt an Schiffsabgaben:

		nationale Schiffe		fremde Schiffe
Tonnengeld.....	pr. Tonne	2 Real	.....	3 Real
Eincleariren.....	" "	10 \$ 10 c	.....	35 \$ — c
Hafenlootsgeld.....	" "	2 " — "	.....	10 " — "

Waarendifferenzzölle existiren gar nicht, Handels- und Schiffahrtsverträge nur mit Großbritannien, Frankreich und Sardinien. Die hanseatischen Flaggen, welche von den Deutschen hier fast nur erscheinen, werden den meistbegünstigten gleichgesetzt.

x) Buenos-Ayres

hat folgende Differenzbestimmungen:

	nationale Schiffe	fremde Schiffe
bestimmt nach überseeischen Plätzen.....	3 \$	4 \$
Quarantaine-Untersuchung.....	— " "	25 "
Gesundheitspatent.....	— " "	25 "

Schiffer, welche keinen Consul hier haben, entrichten für Aufmachung der Musterrolle (bei Anwerbung des Schiffsvolks) 40 \$.

Einen Handels- und Schiffahrtsvertrag hat diese Republik nur mit Großbritannien geschlossen.

Wie sich übrigens, nach dem Friedensschlusse zwischen den Regierungen von Buenos-Ayres und Montevideo, die Handelsverhältnisse von Uruguay und der argentinischen Republik unter sich und mit dem Auslande stellen werden, muß die Zeit lehren.

y) Chili.

Die National-Schiffe der Republik sind in den Schiffsabgaben begünstigt, werden allein zur Küstenschiffahrt zugelassen und haben eine Zollbevorzugung von 10 und beziehungsweise 20 pCt., je nachdem sie einen fremden oder chilesischen Boden haben. Die fremden Schiffe aller Nationen werden einander ganz gleich gestellt. Von den europäischen Staaten hat nur Spanien einen Schiffahrtsvertrag mit Chili aufzuweisen, während die Republik mit fast allen übrigen amerikanischen Staaten Freundschafts- und Schiffahrts-Tractate geschlossen hat.

z) Bolivia

hat kein Differenz-System zu Gunsten der nationalen Flagge und directen Einfuhr.

12) Peru.

In den Schiffsabgaben, wie in der Ein- und Ausfuhr von Waaren sind die nationalen Schiffe begünstigt. Nur mit Großbritannien und den Vereinigten Staaten bestehen Handels- und Schifffahrtsverträge; übrigenfalls werden deutsche Schiffe, wie hanseatische, den meistbegünstigten gleich gestellt.

Wenn es bei den letztgenannten amerikanischen Republiken durchgehends Grundsatz ist, discriminirende Schiffszölle und Abgaben nur bei solchen Schiffen anzuwenden, deren Staaten solche amerikanische Fahrzeuge anderen fremden bei sich nachsetzen, so wird es Deutschland künftig nicht schwer werden, seinen Schiffen in dortigen Häfen die vortheilhafteste Behandlung zu verschaffen.

Eine eben so gründliche wie übersichtliche Darstellung dieser Schifffahrtsverhältnisse mit den Schifffahrtsgesetzgebungen der verschiedenen Staaten und tabellarischen Zusammenstellungen der Reciprocitätsverträge der einzelnen Länder, mit Jahr und Datum des Abschlusses und unter Hinweisung auf die verschiedenen Gesetzgebungen und Publicationspatente enthält das vortreffliche Werk: „Schifffahrtsgesetze, Handels- und Schifffahrtsverträge von Dr. A. Soetbeer. Hamburg. 1848.“ welches wir jedem Handelspolitiker dringend zum Studium empfehlen möchten.

Blicken wir zurück auf die Gesetzgebungen und Staatsmanöver der einzelnen Seestaaten, wie wir sie in flüchtigen Umrissen dem Leser vorzuführen suchten, und sehen dann mit vorurtheilsfreiem Sinne auf unser Deutschland mit seiner bislang so kraftlosen Handelspolitik und Schifffahrtsgesetzgebung, wie wir sie im ersten Abschnitte dieses Buches mittheilten, schauen aber zugleich muthig in die deutsche Zukunft und haben Vertrauen zu unserer Nationalkraft und dem guten Willen der Staatsregierungen, deren Länder künftig den deutschen Bundesstaat bilden wollen, so glauben wir folgendes für ein

Allgemeines deutsches Schifffahrts- und Fischerei-Gesetz vorzuschlagen zu können:

Die deutschen Staaten, welche sich zu einem Bundesstaate mit einheitlicher Grenzzollverfassung, einheitlicher Schifffahrtsgesetzgebung und einheitlicher äußerer Handelspolitik vereinigt haben, kommen darin überein,

Nachfolgendes als deutsches Bundesgesetz für sämtliche Staaten dieses Bundes festzustellen:

Art. 1.

Sämmtliche Seeküsten mit ihren Flußmündungen, Häfen und Pläzen, Inseln ic. ic. der deutschen Bundesstaaten bilden von jetzt an das unzertrennlich ganze Küstengebiet des deutschen Bundesstaates.

Art. 2.

So wie sämtliche Seeküsten sich jetzt zu einem unzertrennlich ganzen Küstengebiet des deutschen Bundesstaates vereinigt haben, so sind auch sämtliche bislang bestandenen Einzelmarinen und Einzelslaggen dieser deutschen Staaten in eine unzertrennlich fortan verbundene einzige deutsche Handelsmarine mit einer gemeinsamen deutschen Handelsflagge, für deren Anerkennung von Seiten fremder Staaten die deutsche Reichsregierung zu sorgen hat, aufgegangen.

Hiernach versteht es sich von selbst, daß alle anderen, deutsche Schiffe ausschließenden Küsten-Schiffahrts- oder Cabotage-Gesetze deutscher Bundesstaaten, so wie jede derartige Differenzbestimmung in Schiffahrtsabgaben unter den Handelsmarinen dieser Bundesstaaten, mögen sie Namen haben, welche sie wollen, von der Veröffentlichung dieses Gesetzes an als erloschen zu betrachten sind und nie wieder eingeführt werden dürfen, daß also ein deutsches Schiff fortan an der ganzen deutschen Küste, als ein einheimisches betrachtet werden muß.

Art. 3.

Als deutsches Handelsschiff soll dasjenige betrachtet werden, welches ausschließliches Eigenthum von Staatsbürgern des deutschen Bundesstaates ist, dessen Officiere gleichfalls Bürger dieses Bundesstaates sind, welches mit den erforderlichen Schiffspapieren und Beglaubigungen versehen ist und die deutsche Bundesflagge als Nationalzeichen führt.

Art. 4.

In Hinblick auf die Verhältnisse unter welchen bislang die Fahrzeuge der einzelnen deutschen Bundesstaaten fuhren und in Betracht der Benachtheiligung, welche denselben aus den Unterscheidungsabgaben an vielen auswärtigen Pläzen erwuchsen, obgleich es in den deutschen Häfen als Regel galt, daß die Schiffe aller Flaggen und aller Nationen, was Schiffahrts- und Hafenabgaben betraf, den einheimischen gleich behandelt werden sollten, und an keinem deutschen Plage, dessen Schiffe eine deutsche Flagge führten, bislang Waarenzoll differenzen irgend einer Art bestanden, wird festgesetzt:

a) Daß von Waaren, welche künftig unter fremder Flagge in die Staaten des deutschen Bundes eingeführt werden, gleichviel welchen Ursprungs sie sind, ein Zuschlagzoll von 50 pCt. über den für diese Waaren im Zolltarife des Bundes festgesetzten Zoll erhoben werden soll.

Daß demzufolge Waaren, welche als Transitogüter für Deutschland von der See in holländische, belgische oder französische Häfen eingebracht werden, bei ihrer Ankunft an den Zollstätten des deutschen Zollverbandes, welche gegen jene Länder errichtet sind, gleichfalls diesen Zuschlagzoll, falls sie nicht unter begünstigter Flagge in jenen außerdeutschen Häfen anlangten, unterworfen sein sollen.

b) Daß ausländische Schiffe in den Häfen des deutschen Bundes die tarifmäßigen Schiffslastengelder mit 50 pCt. Erhöhung zu zahlen haben.

c) Daß aber von den Bestimmungen unter a und b dieses Artikels die Schiffe derjenigen Nationen nicht getroffen werden sollen, bei welchen auf Grund besonderer Tractate oder anderer Anordnungen die Schiffe der Länder des deutschen Bundesstaates bisher den nationalen gleich behandelt wurden, und welche in Zukunft die Schiffe der deutschen Flagge den begünstigten Fahrzeugen in der auswärtigen Fahrt gleichsetzen werden.

Art. 5.

Die Cabotage oder Küstenschiffahrt von einem Orte der deutschen Küste zu einem anderen wird einstweilen den einheimischen Schiffen des deutschen Bundesstaates vorbehalten, wenn es auch den Einzel-Regierungen Deutschlands überlassen bleibt, in Anbetracht nachbarlicher Verhältnisse mit außerdeutschen Staaten, geeignete Ausnahmen hievon zu gestatten.

Für Küstenschiffahrt oder Cabotage soll, wenn Gegenseitigkeits-Verträge zwischen dem deutschen Bundesstaat und fremden Staaten und dergleichen in Frage kommt, erforderlichenfalls auch die directe Fahrt zwischen fremden Colonien und deren Mutterlande angesehen werden können.

Dagegen soll es nicht für Cabotage oder Küstenschiffahrt gelten, wenn ein Schiff, gleichviel ob einheimisches oder fremdes, mehrere deutsche Plätze in derselben Fahrt anläuft, um in denselben seine Ladung zu completiren oder theilweise zu entlösen.

Art. 6.

Jeder Unterschied der Flagge soll aufhören, sobald ein Schiff einen deutschen Küstenplatz als Nothhafen besucht, und treten in solchem Falle

dann alle die Begünstigungen ein, welche in einer allgemeinen deutschen Havarie- und Strandordnung die Gesetze für die einheimischen Schiffe bestimmen werden.

Art. 7.

Die Producte des Seefischfangs sollen, wenn sie unter deutscher Flagge direct von den freien Seefischereien in die Staaten des deutschen Bundes eingebracht werden, keiner Grenzollabgabe unterliegen.

Art. 8.

Handels- und Schiffahrtsverträge mit auswärtigen Staaten sollen in Zukunft nur von der gemeinsamen Reichsregierung des deutschen Bundesstaates geschlossen werden. Die jetzt für die einzelnen deutschen Staaten mit fremden bestehenden derartigen Verträge müssen von den betreffenden Einzelregierungen gekündigt und dürfen nach erfolgtem Ablaufe nicht wieder erneuert werden.

Uebergangsverordnungen der Regierungen der deutschen Einzelstaaten werden für die Zwischenzeit die Schiffsabgaben in den verschiedenen deutschen Häfen für die Fahrzeuge solcher fremden Nationen so zu regeln suchen, daß ohne die Verträge mit fremden Staaten zu verletzen, die deutsche Schiffahrt im Sinne dieses Gesetzes geschützt und begünstigt werde.

III. Ueber die Errichtung von Freilägern und Freihäfen an der Seeküste des deutschen Bundes.

Der Seehandel verlangt bekanntermaßen die größtmöglichste Freiheit, welche ihm Staatseinrichtungen nur geben können, damit die Beweglichkeit der Waaren dem Seehändler das zu ersetzen vermag, was ihm durch die Beweglichkeit seines Hauptelements, des Meeres, der Winde, durch den Wechsel der Jahreszeiten, des Geschmacks, der Moden und sonstigen Conjecturen, weit entlegener Absatz- und Einkaufsplätze, von denen er oft sehr spät erst Kunde erhält, verloren geht.

Die Frage, ob der deutsche Bundesstaat künftig zweckmäßiger Freihäfen oder bloße Freiläger an seiner Secküste besitzen müsse, ist ganz abge sondert von der Hauptfrage, ob er sich für Schutzzoll oder Freihandels-System zu entscheiden habe, zu behandeln, weil beide erstgenannten Institute nur eine Ausnahme von der allgemeinen Verzollungsweise eines Landes bilden, und beide sowohl unter der Herrschaft eines Schutzzollsystems wie eines bloßen Finanzzolltarifs im vollsten Maasse bestehen können. Beide geben, da wo sie eingerichtet sind, Zeugniß von der Nothwendigkeit einer möglichst freien Bewegung des Seehandels, wie des auswärtigen Handels überhaupt, und ein Freihafensystem ist im Grunde nichts Anderes, als eine folgerecht erweiterte Entrepot- oder Freilägerwirthschaft, bei welcher es denjenigen, die mit den Waaren des Großhandels sich beschäftigen, vergönnt ist, innerhalb der Zolllinie des Entrepots zu wohnen. Daß Gewerbetreibende und Andere, welche Geschäftsbetrieb und Leben der Kaufleute auf das Freihafengebiet führen, dort wohnen und die Vortheile der Verkehrsfreiheit mitgenießen, ist ganz Nebensache und kann dem deutschen Staatspolitiker, der über Sein und Nichtsein von Freihäfen beräth, ganz gleichgültig sein. Sachen des Kleinhandels und der Kleinindustrie, welche in anderer Beziehung wohl zu beachten sind, verdienen da, wo von dem deutschen Welthandel und der künftigen äußeren Politik des Vaterlandes die Rede ist, gleichfalls keiner Erwähnung, und zeigen nur Engherzigkeit und Unkunde des Welthandels, wenn sie in eine derartige Discussion gezogen werden.

Ein Blick auf die schon jetzt bestehenden Einrichtungen, welche also die practische Ausführbarkeit in sich selbst tragen, wird uns am besten zeigen können, wofür wir uns in den einzelnen Fällen am zweckmäßigsten zu entscheiden haben.

1) Die Entrepot- oder Freilagersysteme.

Die am weitesten ausgedehnten und am besten geordneten Entrepotwirthschaften treffen wir in England, Frankreich, Belgien und Nordamerika an. Unter diesen mag das belgische Entrepot, als ein gut geregeltes und an sich zweckmäßig eingerichtetes, hier hervorgehoben und empfohlen werden.

Das belgische Gesetz über die Niederlagen,
vom 4. März 1846,

enthält hierüber folgende Bestimmungen:

Art. 1.

Eine Niederlage ist ein Ort zur Aufbewahrung von Waaren, welcher rücksichtlich der Verpflichtung zur Entrichtung der Zollabgaben als Ausland angesehen wird.

Art. 2.

Es giebt 4 Arten von Niederlagen: Die freie Niederlage (*entrepôt franc*), die öffentliche Niederlage (*entrepôt publique*), das Privat-Lager (*entrepôt particulier*), das Creditlager (*entrepôt fictif*).

Art. 3.

Die freie Niederlage besteht aus einem vollständig abgeschlossenen Raum, welcher einen oder mehrere Bassins zur Ladung und Löschung der Schiffe, so wie Magazine zur Unterbringung von Waaren enthält.

Die Zugänge, durch welche allein der Zutritt in die Ringmauer der freien Niederlage gestattet ist, werden von der Verwaltung bestimmt. Dieselbe hat diese Zugänge bewachen zu lassen.

Art. 4.

Eine öffentliche Niederlage ist ein zur Aufbewahrung von Waaren bestimmtes Gebäude, welches unter ausschließlicher Aufsicht der Verwaltung steht.

Art. 5.

Ein Privatlager ist ein von den Betheiligten gewähltes und von der Verwaltung genehmigtes Magazin zur Unterbringung der zu den Begünstigungen dieser Niederlage besonders zugelassenen Waaren. Es steht unter doppeltem Verschuß; ein Schlüssel ist dem Niederleger und der andere der Verwaltung anvertraut.

Art. 6.

Ein Creditlager ist ein von den Betheiligten gewähltes und von der Verwaltung genehmigtes Magazin zur Unterbringung der zu den Begünstigungen dieser Niederlage besonders zugelassenen Waaren. Es steht unter alleiniger Aufsicht des Niederlegers, welcher für die Abgaben Caution zu bestellen hat.

Zulassung zur Niederlage.

Art. 7.

Vorbehältlich der gesetzlich festgestellten Ausnahmen können Waaren aller Art in freien und öffentlichen Niederlagen niedergelegt werden.

Art. 8.

Ein Privatlager ist nur zulässig für Wein, fremden Brauntwein und zollpflichtige, einem Differenzzolle nicht unterworfenen Waaren, welche von der Verwaltung näher bestimmt werden.

Art. 9.

Ein Creditlager wird nur für Zucker und für zollpflichtige, weder einem Differenzial-Zolle unterworfenen, noch zu den Manufacturwaaren gehörende Waaren bewilligt, welche von der Verwaltung näher bestimmt werden. Die Verwaltung kann indeß auch Delsaaten, Häute und Früchte unter der Bedingung zum Creditlager zulassen, daß die dazu bestimmten Localien eine Aufstellung der Waaren gestatten, welche vor jeder Vermischung sichert.

Art. 10.

Schießpulver darf nicht zur Niederlage gebracht werden. Waffen und Kriegsmunition können nur auf besondere Genehmigung der Regierung in eine Niederlage gebracht und daraus entnommen werden.

Lebende Thiere, Waaren, welche der Gesundheit schädlich sind, oder deren Nähe anderen Waaren nachtheilig werden kann, werden in freie und öffentliche Niederlagen nicht zugelassen.

Art. 11.

Um in einer Niederlage zugelassen werden zu können, müssen die Waaren in gutem Zustande und zum Handel geeignet sein. Unterwegs havarirte Waaren können jedoch ebenfalls niedergelegt werden, sofern die Havarie bei der speciellen Declaration festgestellt wird.

Zum Creditlager werden havarirte Waaren nur unter der Bedingung zugelassen, daß sie daraus nur behufs der Eingangsverzollung entnommen werden dürfen; die Abgaben-Ermäßigung kann niemals den bei der Einbringung in das Lager festgestellten Betrag übersteigen.

Unterbringung und Behandlung der Waaren.

Art. 13.

Die in freien oder öffentlichen Niederlagen niedergelegten Waaren werden sorgfältig aufgestellt und je nach ihrer Herkunft und der Behandlung der Flagge, unter welcher sie eingeführt sind, classificirt. Die Niederleger haben für Anbringung und Instandhaltung von Etiketten zu sorgen, deren Form von der Verwaltung bestimmt wird.

Art. 14.

Die in öffentlichen Niederlagen niedergelegten Waaren können umgepackt, ausgelesen und assortirt werden, unter der Bedingung, daß die neue Tara constatirt wird. Es dürfen indeß Waaren derselben Art, welche verschiedenen Abgabefähigen unterliegen (Differenzzoll etc.) nicht mit einander

vermischt werden. In Privat- und Creditlagern können, mit Genehmigung der oberen Beamten des Arrondissements, in gewissen Fällen Umpackungen unter denselben Bedingungen vorgenommen werden.

Art. 15.

Die Regierung erläßt ein Reglement über Ladung und Löschung, Aufstellung, Auslesen, Entnahme von Proben und Umpackung der Waaren. In diesem Reglement wird das Auslegen von Manufacturwaaren untersagt.

Erhaltung der Waaren.

Art. 16.

Die Niederleger haben für gute Erhaltung ihrer Waare zu sorgen; unterlassen sie, auf desfallsige Aufforderung des Niederlage-Inspectors, die dieserhalb nöthigen Maßregeln, so werden sie angehalten, den Waaren eine anderweitige Bestimmung zu geben.

Art. 17.

Die Verwaltung ist unter keiner Bedingung für die zur Niederlage gebrachten Waaren verhaftet, es sei denn, daß dieselben in Folge einer anerkannten Nachlässigkeit ihrer Beamten beschädigt worden oder zu Grunde gehen.

Niederlage-Gebühr.

Für die in freien oder öffentlichen Niederlagen deponirten Waaren haben die Niederleger eine Niederlage-Gebühr, deren höchsten Betrag die Regierung bestimmt, zu entrichten.

Zollförmlichkeiten.

Art. 28.

Bei der Einfuhr zur See in eine freie Niederlage machen die Schiffsführer dem ersten Eingangsamte eine allgemeine Declaration; die specielle wird durch Duplicate des Manifests oder der Connoissemente ersetzt, welche dieselben Angaben und dieselben Unterschriften, wie die Originale enthalten müssen.

Art. 29.

Die zur freien Niederlage declarirten Schiffe werden unter Verbleibung und amtlicher Begleitung unmittelbar in die Ringmauer eingebracht und darf bis dahin kein Theil der Ladung eine andere Bestimmung erhalten.

Innere Verwaltung der freien Niederlage.

Art. 31.

Die Regierung bestellt eine Commission, welche zur Theilnahme an der Aufsicht über die freie Niederlage berufen ist. Sie besteht aus zwei Mitgliedern der Handelskammer, einem Mitgliede der Communal-Verwaltung und zwei Beamten der Steuerverwaltung. Bei jeder freien Niederlage werden ein oder zwei Beamte der gerichtlichen Polizei angestellt, welche die innerhalb der Ringmauer etwa verübten Verbrechen, Vergehen und Contraventionen gegen die Polizeigesetze fest zu stellen haben.

Aufnahme der Bestände und Buchführung.

Art. 48.

Bei öffentlichen Niederlagen, Privat- und Creditlagern, findet mindestens einmal im Jahre eine Aufnahme der Bestände statt.

Die Mehrbeträge werden gebucht, für die Minderbeträge in öffentlichen Niederlagen wird nur dann, wenn die gesegwidrige Entnahme festgestellt ist, die Abgabe enthoben; Minderbeträge bei Creditlagern werden zur Abgabe gezogen, so auch bei Privatlagern.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 59.

Die Dauer der Niederlagefrist ist unbeschränkt.

Art. 61.

Die Verwaltung bestimmt die Stunden zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang, während deren die ihre Mitwirkung erfordernden Einrichtungen in der Niederlage vorgenommen werden können. Nur Privatlager für flüssige Waaren können auch nach Sonnenuntergang geöffnet bleiben.

u. f. w.

Diese möchten etwa die Hauptpunkte aus dem belgischen Niederlage-Gesetze sein.

Die belgischen Entrepôts sind bekanntlich den französischen Entrepôts und englischen Docks nachgebildet und zwar mit vielen Verbesserungen in der inneren Einrichtung und Verwaltung.

Die belgischen Entrepôts oder Freilager-Einrichtungen sind darum auch die besten welche man hat, und geben dem Waarenverkehre alle bei einem Entrepôtsysteme nur mögliche Freiheiten, und doch welche Beschränkungen des freien Verkehrs enthalten sie! Man versetze sich nur in den mit Mauern umkränzten Platz einer freien Niederlage in einer verkehrslebendigen Zeit, wo viele Schiffe aus- und einladen wollen, wo

rasch die Waaren expedirt sein müssen, um den Markt noch zur rechten Zeit zu erreichen. Dann wieder gehe man in die Packräume; da sollen Ballen aus einander gerissen und in neue Ballots verwandelt werden. Da will man Waaren assortiren, oder besichtigen. Tausend Augen und Ohren sind thätig, um zu hören und zu sehen, was von eigenem Nutzen sein könnte. Comptoir-Gheimnisse werden ausgeplaudert und erlauscht durch Un- erfahrenheit, Nachlässigkeit oder Schlechtigkeit der Comptoristen, oder durch Bestechlichkeit und Parteinahme der Docksarbeiter u. s. w. Wie lähmend müssen dergleichen in einem solchen Freilager gar nicht zu vermeidende Miß- stände auf das ganze Geschäft einwirken, wie muß dadurch die Mangellichkeit, an der namentlich wir Deutsche bedeutend leiden, bei jungen, kleineren oder schwachen Handelshäusern zunehmen.

Tausenderlei erfordert dann noch die Behandlung der Schiffe und Waaren in einem solchen Entrepot, um den Mechanismus einer solchen Verwaltung in Ordnung zu erhalten. Alles Erfordernisse, welche zeit- raubend sind. Für einen großen lebhaften Seeverkehrsplatz kann also nimmer eine solche freie Niederlage genügen, wohl aber für einen kleineren Handelsplatz an der See, so wie für Lagerplätze im Inlande, weil die Waaren an solchen Orten keinen raschen Umsatz haben, den wenigen betheiligten Niederlegern passende abgeschlossene Räume angewiesen werden können, und der Ort, welcher von dem Kleinhandel mit dem anliegenden Hinterlande seine Existenz erwartet, zu genirt sein würde, wenn man ihn durch Controle-Maßregeln von dem Landgebiete abspernte, während er nicht die Kräfte besitzt, seine Haupterwerbsquellen aus dem großen See- handel zu ziehen.

Für die öffentliche Niederlage gilt ganz dasselbe, was sich für und wider die Einrichtungen einer freien Niederlage sagen läßt.

Das Privatlager hat allerdings das für sich, daß der einzelne Waarenempfänger und Versender seine abgeschlossenen Räumlichkeiten, in denen nur er mit seinen Waaren verkehren darf, besitzt, und somit in seinem gewerblichen Thun und Treiben den Grad der Heimlichkeit erhalten kann, natürlich in Rechnung auf die vollkommenste Verschwiegenheit der Beamten der Zollverwaltung, den jedes Privatgeschäft verlangt, um nicht durch fremde Concurrenz zu sehr benachtheiligt zu werden.

Dagegen leidet dieses Etablissement an einer noch größeren Unbe- hülfslichkeit beim Ab- und Zugehen der Waaren, als die beiden vorher besprochenen, weil unmöglich die Zollverwaltung, unter deren Mitverschlus solcher Waarenraum steht, zu jeder Zeit zur Oeffnung desselben bereit sein,

und nur für einzelne Fälle, der lästigen und kostspieligen Ueberwachung wegen, dergleichen Läger gestatten kann.

Würde dieselbe aber denjenigen Waarenempfängern und Versendern, welche sich erbieten, einen eigenen Controlebeamten der Zolladministration zu besolden, dergleichen Läger ohne Weiteres einräumen, so würde dieses, abgesehen von manchen Unzuträglichkeiten für den inneren Dienst des Controlepersonals, große Ungerechtigkeiten für das Publicum im Allgemeinen herbeiführen, und dem größeren Geschäftsmanne und Capitalisten gegen den kleineren ein Monopol nicht geringer Art gewähren. Also nur ausnahmsweise und in Betracht besonderer Verhältnisse und Umstände ist die Gestattung solcher steuerfreien Lagerungen anzurathen und darf nicht einem deutschen Zollverbände zur Ausführung im Großen vorgeschlagen werden.

Was sodann die Errichtung von Creditniederlagen im Großen, oder einem Contirungssysteme für gewisse, große Handelsplätze betrifft, so glauben wir Folgendes darüber bemerken zu müssen:

Unter Zollcontirung oder Einführung zur Creditlagerung versteht man diejenige Zollverfahrensweise, wonach die Grenzeingangs-Abgaben beim Eingange der Güter dem Waarenempfänger creditirt, der Zoll, nach der Verwiegung und Besichtigung der Waaren auf das Steuer-Conto des Empfängers geschrieben und später nur von den das Creditlager verlassenen Waaren erhoben wird, welche nicht in das Ausland oder andere unversteuerte Niederlagen abgeführt werden. Was die Einbringung der Waaren in solche Läger betrifft, so müssen sie, wenn sie vom Auslande kommen, bei dem betreffenden Grenzzollamte gehörig angemeldet werden, und findet rücksichtlich deren Behandlung zum weiteren Transporte dasjenige Verfahren statt, welches wegen des Ein- und Durchgangs ausländischer, unverzollter Gegenstände in der allgemeinen Zoll- und Steuerverfassung des Landes angeordnet ist. Die Ausfuhr aus unversteuerten Niederlagen pflegt auch im Allgemeinen an solche Formalitäten geknüpft zu sein.

Wollten wir nun ein Contirungs- oder Creditlager-System in unserem demnächstigen Zollverbände an unseren größten Waaren-Umsatzplätzen in großem Maßstabe einrichten, so müßte den in solche Creditlager eingebrachten Gütern gestattet werden, freien Umgang durch die Creditlager desselben Platzes nehmen zu dürfen, ohne daß es von dem Entnehmer derselben gefordert würde, bei der jedesmaligen Ausfuhr der Güter aus seiner Niederlage den bis dahin creditirten Landes Zoll zu bezahlen. Es müßte darum zu dem ersten Acte des Creditirens noch ein

weiter auf die Weise hinzutreten, daß, ähnlich wie bei bisherigen Meßcontirungen es dem einen Creditlager- und Steuerconto-Inhaber gestattet würde, seine, auf dem Lager befindlichen, contirten Waaren zollfrei einem anderen Creditlager- und Steuerconto-Inhaber desselben Plazes zuführen und zuschreiben zu können.

Die betreffenden Waaren würden auf solche Weise so lange vom Grenzzolle sich frei erhalten können, wie sie sich in den Händen der Großhändler, welche sich mit einem Creditlager und Steuerconto versehen hätten, befänden, und würden somit erst dann die Zollabgaben zu entrichten brauchen, wenn sie in den Kleinhandel oder Consum übergingen.

Im Falle solche Creditlagerwaaren reexportirt werden, wird, nach der vom Grenzzollamte des Ausgangsortes bei der Zollbehörde des Orts der früheren Lagerung eingegangenen Ausgangsbesccheinigung, dem betreffenden Conto-Inhaber der für jene Waaren creditirte Zoll abgeschrieben. Ein solches Contirungssystem hat anderen Einrichtungen gegenüber manches Vortheilhafte und gewährt den Waareninhabern manche Freiheiten und Annehmlichkeiten, welche sie unter der Herrschaft eines früher beschriebenen Systems einer freien Niederlage vermissen würden; aber auch gewaltige Schattenseiten hat es, welche zu erwähnen wir nicht unterlassen mögen.

Zur Sicherung der Staatscasse wegen Verichtigung der von den Creditlager-Inhabern zu entrichtenden Zollgefälle muß eine Bürgschaft gestellt werden, welche mit dem Waarenumsatze des Einzelnen sich vergrößert, und werden dadurch nothwendigerweise dem Handel und Wandel große Capitalien entzogen, welche todt und unfruchtbar da liegen und die Geschäfte der Handelshäuser, vorzüglich der etwas schwachen, auf die empfindlichste Weise beschränken. Jede Art der Bestellung von einer derartigen Sicherheit, welche der Staat fordert, mag sie in Geld, Papieren, Grundeigenthum oder sonst worin bestehen, muß Capitalien lahm legen und den Credit schmälern.

Bei dem Eingange der Güter über die Zollgrenze muß sofort für eine genügende Eingangs-Declaration gesorgt und müssen die Waaren selbst von den Grenzbeamten gewogen und untersucht werden, um sie mit Begleitscheinen nach dem Creditlager eines Contoberechtigten schicken zu können.

Würden nun auch eigene, mit einem bedeutenden Beamtenpersonale besetzte Abfertigungsstellen für contofähige, zur Creditlagerung angemeldete Waaren, an den Grenzpunkten, wo der Eingang solcher Güter in bedeutender Menge erwartet wird, errichtet werden, in der practischen Ausführung solcher Anordnungen würde doch nimmer ein langer Aufenthalt der

Waaren an der Grenze, namentlich in einer verkehrslebendigen Zeit, vermieden werden können. Handel und Schifffahrt würden erlahmen, falls man nicht durch eine zu oberflächliche Revision und Verwiegung der Waaren dem Schmuggel auf unverantwortliche Weise in die Hände arbeiten wollte.

Ferner kann es bei einem Contirungssysteme nicht gestattet werden, daß Waarengattungen, welche verschiedenen Zolltariffsaßen unterliegen, zusammengepackt eingehen, falls nicht durch eine specielle Revision und Einzelverwiegung die Nettogewichte der verschiedenen Waarengattungen zollseitig constatirt werden. Die Creditlager selbst machen häufige Revisionen und Aufmachungen von Lagerbeständen nöthig, so wie gleichfalls bei der Entnehmung aus denselben wieder Revisionen durchaus nicht zu umgehen sind.

Kein System giebt dem Schmuggel mehr Gelegenheit zu floriren, und führt den einzelnen Waareninhaber mehr in Versuchung, als unrechtlicher Mann zum Schaden des Gemeinwesens sein Geschäft zu fördern und Schmuggelprämien zu gewinnen, als ein solches Contirungssystem, wenn ihm nicht durch zu scharfe Controlemassregeln seine Hauptvorthelle genommen werden sollen.

Außerdem würde ein solches System, dauernd an einem Handelsplatz eingeführt, mit sehr bedeutenden Kosten für die Staatsverwaltung verbunden sein, und ein sehr großes Bureau- und Controlebeamten-Personal erfordern.

Für unsere Märkte des Inlandes, als vorübergehende Messeinrichtung, hat sich das Creditlager- und Contirungssystem im Großen bewährt; für unsere großen Handelsplätze, als permanente Platz-Institution der Küste, wird es sich, unserem Dafürhalten, nicht bewähren.

2) Die Freihafensysteme und denen ähnliche Einrichtungen.

Wir führen hierbei die Hauptgrundzüge der Verfassungen unserer deutschen Freihäfen auf, denen wir in Betreff deutscher Handelspolitik die liberalen Zolleinrichtungen in den mecklenburgischen Häfen und den Hansestädten gleichstellen.

a) Der schleswig-holsteinische Freihafen Altona.

Nach der Bekanntmachung des königlichen General-Zollkammer- und Commerz-Collegii zu Kopenhagen vom 18. December 1838, welche

sich stützt auf Verordnungen aus dem Jahre 1794 u. f., sind für die Stadt Altona und deren nächste Umgebung nachfolgende Zollbegünstigungen zugestanden:

§ 1.

Alle aus der Fremde in die Stadt Altona eingehenden Waaren sind frei vom Zolle; bei der Einfuhr in die Herzogthümer Schleswig und Holstein sind solche indessen tarifmäßig zu verzollen.

§ 2.

Alle Altonaer Fabrikanten und Manufacturisten, die mit speciellen Privilegien versehen sind, oder solche Privilegien künftig erhalten werden, haben die Erlaubniß, ihre Fabrikate, ohne Unterschied, ob solche aus, fremden oder inländischen, rohen Materialien gemacht worden, entweder zollfrei oder für ermäßigte Abgaben in die Herzogthümer einzuführen.

§ 3.

Zur Vorbeugung des Unterschleiß sollen alle, einer Stempelung fähigen Fabrik- und Manufacturwaaren, von den dazu angestellten Stempelungsbeamten auf den Stühlen und Werkstätten mit dem angeordneten Stempel und mit einem von dem Fabrikanten auszustellenden, und von dem Stempelungsbeamten zu beglaubigenden Attest, daß die Waaren auf seiner Fabrik in Altona gefertigt u. seien u., versehen werden.

§ 4.

Eine gleiche Zollbegünstigung kommt auch mit ähnlichen Erfordernissen den unprivilegirten Altonaer Handwerkern, in Ansehung der von ihnen gefertigten Handwerkerwaaren, mit Ausschluß der aus fremden Stoffen ohne weitere Veredelung derselben bloß zusammengefügt Gegenstände, zu statten.

§ 5.

Den Handeltreibenden in Altona ist es gestattet, von den direct see- oder landwärts aus dem zollpflichtigen Inlande erhaltenen Korn- und Fettwaaren kleine Quantitäten nach den angrenzenden zollpflichtigen Districten unter gewissen Förmlichkeiten, welche die Constatirung ihres inländischen Ursprungs verlangt, zollfrei zu versenden.

§ 7.

Alle schleswig'schen und holstein'schen Landesproducte und Waaren, welche nach Altona zur Consumtion und zum dortigen Gebrauche geführt werden, passiren zollfrei dahin, wenn die Empfänger vor dem Magistrate in Altona versichern, daß solche Waaren daselbst zur Consumtion oder zum Gebrauche angekommen sind.

§ 11.

Hauptsächlich des Handels mit den westindischen Colonien, den Besitzungen in Ostindien und Africa, so wie mit Grönland, Island und den Faröer wird auf den § 16 der Zollverordnung vom 1. Mai 1838 verwiesen, mit dem Beifügen, daß in Folge der dort angeführten Vorschriften die Stadt Altona mit Hinsicht auf die Waarenversendungen von dort nach Island, nach wie vor als inländisch, in Ansehung der Waarenversendungen von Island nach Altona dagegen als ausländisch zu betrachten ist.

b) Der österreichische Freihafen Triest.

Die Stadt Triest liegt mit einem Küstengebiet von $1\frac{6}{10}$ geographischen Geviertmeilen, welche ein besonderes Gubernium bilden, außerhalb der Mauthlinie des Zollverbandes der österreichischen Monarchie.

Das erste Freihafen-Patent verlieh Kaiser Carl VI. im Jahre 1717 der Stadt, worauf sodann die Kaiserin Maria Theresia 1747 die jetzigen Grenzen des Freihafen-Gebiets bestimmte.

Die Hafensfreiheit Triests besteht im Wesentlichsten darin, daß alle Schiffe und Waaren, welche in dem Hafen ankommen, oder von da ausfahren, unbeschränkt und von jeder Untersuchung, ausgenommen, was Sanitätsmaßregeln und Hafenpolizei anlangt, befreit sind. Nur Stahl, Eisen, Kupfer, Quecksilber, Salz, Schießpulver und Spiegel dürfen nicht eingeführt werden.

Beim Ausgange aus dem Reiche nach dem Triester Freihafengebiet sind mehre rohe Fabrikmaterialien, zum Betriebe Triester Fabriken, im Zolle ermäßigt.

Beim Eingang aus dem Triester Freihafengebiet in die Staaten des österreichischen Zollverbandes, ist Seife, das Hauptfabrikzeugniß Triests, im Zolle ermäßigt.

Zollfrei sind alle Lebensbedürfnisse, welche aus dem österreichischen Zollverbände zur Consumtion für das Triester Freihafen-Gebiet ausclarirt werden.

c) Der hannoversche Freihafen Harburg.

Ein Ministerial-Rescript vom 4. Septbr. 1848 veröffentlicht zur Ausführung des Gesetzes vom 10. August 1848 folgendes Freihafen-patent für die Stadt Harburg und deren nächste Umgebung:

§ 1.

Der Freihafenbezirk umfaßt die Stadt Harburg mit ihrer nächsten Umgebung. (Die Grenzen werden näher bezeichnet.)

§ 2.

Für den Ein-, Aus- und Durchgang von Waaren im Freihafenbezirke, so wie für die Fabrikation, oder den Verbrauch von Bier, Branntwein, und Salz innerhalb jenes Bezirkes werden Steuern nicht erhoben.

§ 3.

Die zur Sicherung der Abgaben im Steuervereinsgebiete zulässigen Controlemassregeln finden im Freihafenbezirke keine Anwendung, jedoch bleibt den Steuerbeamten das Recht, auch dort den unerlaubten Verkehr nach dem steuerpflichtigen Inlande, so wie den etwaigen Mißbrauch der, den Bewohnern des Freihafenbezirkes zugestandenen, Verkehrsbegünstigungen zu überwachen und zu verfolgen.

§ 5.

Für die Befreiung von Ein-, Durch- und Ausgangsabgaben, so wie von der Salzsteuer und von der Fabrikationsabgabe von inländischem Bier und Branntwein haben die Bewohner des Freihafenbezirkes jährlich eine feste Summe zu zahlen.

§ 6.

Die Abgabefreiheit des Freihafenbezirkes bezieht sich nicht auf Hafengelber, Schifffahrtsabgaben und Wasserzölle. Eben so wenig sollen dadurch Anordnungen ausgeschlossen werden, welche zur Beförderung der inländischen Schifffahrt oder des inländischen Handels allgemein getroffen werden möchten.

§ 7.

Waaren, welche aus dem Freihafenbezirke nach dem Inlande oder vom Inlande nach dem Freihafenbezirke geführt werden, unterliegen, in so weit nicht Ausnahmen und Erleichterungen ausdrücklich gestattet werden, den gesetzlichen Ein-, Aus- und Durchgangsabgaben und Verboten.

§ 8.

Es sollen jedoch inländische Erzeugnisse, welche in der Stadt Harburg gelagert werden, unter Beobachtung der deshalb bestehenden oder zu erlassenden Controle-Vorschriften steuerfrei in's Inland zurück geführt werden dürfen.

Die Erhebung Harburgs zum Freihafen geschieht auf die Dauer des Steuervereins. Bei dessen Auflösung bleibt weitere Bestimmung vorbehalten.

d) Der hannoversche Freihafen Gesteimünde an der Weser.

Ein Gesetz vom 19. Juni 1847 erhebt den Hafenort Gesteimünde an der Weser, hart an dem Hafenbezirke Bremerhavens gelegen, zum

Freihafen, und bestimmt, daß dieser Ort künftig in Beziehung auf Ein-, Durch- und Ausgangsabgaben, so wie in Beziehung auf die Salz-, Maischbottich- und Biersteuer als Ausland angesehen und behandelt werden solle, vorbehaltlich einer von den Bewohnern des gesammten Freihafenbezirks zu entrichtenden, und von Zeit zu Zeit neu festzustellenden Geldsumme (zur Zeit 8 Ggr. pr. Kopf jährlich) als Aequivalent für die vorgenannten Abgaben und Steuern.

e) Der oldenburger Freihafen Brake

hat eine den vorhergenannten Freihafenbezirken ähnliche Verfassung.

Hiermit schließen wir die Reihe der deutschen eigentlichen Freihäfen, deren zweckmäßige Einrichtungen für den Seehandel wohl keiner weiteren Auseinandersetzung bedürfen, und gehen zu den so höchst liberalen Zollverfassungen der Hansestädte über, welche für den Seehandel anerkanntermaßen dieselben Vortheile in der Beweglichkeit der Waaren und Schiffe, wie die vorhin genannten Freihafenverfassungen gewähren.

f) Hamburgs Hafenverfassung.

Von dem Staate Hamburg wird nur die Stadt und der Hafen von einer Zoll- und Acciselinie eingeschlossen. Das Landgebiet besitzt keinerlei eigene Grenzzolllinien. Dem deutschen Handelspolitiker kann die Zollverfassung dieses letzteren indeß gleichgültig sein, da sich das ganze mercantile Leben des Places in der Stadt selbst und dessen Hafen concentrirt. Während die in manchen Artikeln ziemlich hohe Accise nur die Verzehrungsgegenstände, welche zum augenblicklichen Tagesconsum in die Stadt gebracht werden, erfaßt, erstreckt sich der Eingangs- und Ausgangszoll vornämlich auf die Gegenstände des Großhandels.

Die höchst unbedeutenden Zölle, wie wir schon im ersten Capitel dieses Abschnittes erwähnten, nur $\frac{1}{2}$ pCt. vom Werthe beim Eingange und $\frac{1}{8}$ pCt. beim Ausgange betragend, machten es, im Vereine mit der Zolldeclarationsweise, dem Hamburger Place möglich, die freieste Bewegung seinen Kaufmannsgütern, insoweit nicht fremde Grenzzölle oder Passagezölle dieselbe beschränkten, innerhalb der Stadt und auf der freien Elbe, deren Bett bekanntlich von keinem Landzollsystem bislang erfaßt wurde, zu sichern.

Was den Zoll-Tarif selbst betrifft, so sind nach der revidirten Hamburger Zoll-Verordnung von 1839 außer den niederen Werthzöllen sehr viele Zollbefreiungen bei Gegenständen eingetreten, welche in anderen Staaten, wie wir gesehen haben, sehr bedeutenden Grenzabgaben unterworfen sind.

Nach dem § 3 obiger Verordnung sind u. A. vom Aus- und Eingangszolle befreit.

1) Leinen, bunte Leinen mit Baumwolle vermischt, leinene und wollene Lumpen, alte und neue Wäsche, Garn und Gurten von Flachse, von Hanf und von Baumwolle, rohe Schaaf- und Lammwolle.

2) Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Malz, Kartoffeln und Rappsaamen.

3) Unverarbeitetes Kupfer und Messing, altes Schiffskupfer, Kupfer- und Messing-Platten, roher Zink, verzinn- und unverzinn-tes Eisenblech.

4) Baarschaften 2c.

5) Drucksachen 2c.

6) Delfuchen, Borke und Knochen.

7) Passagiergut.

Nach § 4 sind vom Eingangszolle befreit:

1) Hirse, Erbsen, Bohnen, Linsen, Wicken, Spelt, Anies, Kümmel, Mehl, Krapp, Saatoel, Arsenik, Blaufarben, Rothstein, Schmalte, Schwefel, Zinkbleche, Steinkohlen 2c.

2) Brenn- und Nutzholz pr. Elbe.

3) Postgüter.

Nach § 5 sind vom Ausgangszolle befreit:

1) Alle Hamburger Fabrikate, und

2) kleine Sendungen unter 100 A Gewicht und 100 Bco. A Werth.

Bei allen Waaren, welche Transitogüter sind und als solche declarirt werden, tritt der Regel nach eine gänzliche Befreiung vom Zolle ein.

Als Transitogüter werden solche Waaren angesehen, welche zur Expedition und weiteren Beförderung über Hamburg, sei es für Rechnung eines Hamburgers oder für fremde Rechnung, an die Stadt gebracht werden.

Was die Zolldeclarationsweise betrifft, so wird die Declaration dadurch beschafft, daß eine eiblich bescheinigte Werthangabe der einzuelarrenden Waaren von dem Waaren-Empfänger auf dem Haupt-Zollcomptoir eingereicht und der Zoll daselbst bezahlt wird.

Die Angaben zur Verzollung müssen vor der Einfuhr oder Ausfuhr gemacht und die Colli mit Marken und Nummern, Inhalt, Maaß, Gewicht und Stückzahl neben der, nach dem laufenden Börsenpreise gemachten, Werthangabe näher aufgegeben werden.

Für die seewärts angekommenen Waaren kann außerdem durch Einreichung eines f. g. Interimscheines eine vierwöchentliche Stundung des Zolls erlangt werden.

In der Hamburger Zollverfassung werden weiter keine Visitationen der Waaren oder sonstige Controlemassregeln festgesetzt, als daß bestimmt wird, daß den Zollcontrole-Beamten die in dem Zollzettel declarirten Colli bei der Passage der Zolllinie zur äußeren Besichtigung vorgelegt werden, und auf dem Haupt-Zollcomptoir die in den Zollzetteln declarirten Waarenwerthe mit den Börsenpreisen des Tages der Verzollung verglichen werden sollen.

Solche und ähnliche Einrichtungen mehr sind selbstredend wohl geschaffen, Hamburg zu einem freien Handelsplaze zu machen! und wenn man nicht entschlossen ist, den Hafen Hamburgs zu schließen und dem freien Seeverkehre hier Schranken zu setzen, so ist gar kein vernünftiger Grund vorhanden, von Seiten des deutschen Reiches der Stadt Hamburg diese, auch unter einem allgemeinen deutschen Grenzzollsysteme als Freihafen-einrichtung, durchaus paßliche Verzollungsweise, deren Vortrefflichkeit sich täglich bewährt, für die Zukunft zu nehmen. Auch möge man ja darauf bedacht sein, der Hamburger Kaufmannschaft ihre Ehrenhaftigkeit in der Angabe des Werthes der zu verzollenden Waaren ferner zu erhalten und nicht durch Zollbelästigungen eine Mißstimmung hervorrufen, welche nur zu leicht zu einer Lockerung der Gewissenhaftigkeit führen könnte. Dem Hamburger Plaze müssen die freie Elbe und freie See erhalten werden, und jede Zollcontrole, welche die Beweglichkeit der Waaren, wie sie unter den jetzigen Zollverhältnissen stattfindet, verringert, wird zum Verderben für Hamburgs und somit Deutschlands Handel gereichen.

Für die Leser, welche weniger mit den Localitäten Hamburgs vertraut sind, fügen wir noch hinzu, daß eine steuerliche Revision oder Verzollung der aus See kommenden Güter, welche für Hamburg bestimmt sind, unter keinem Verzollungssystem eher wird stattfinden können, als das betreffende Schiff in den Hamburger Hafen gelegt hat und zum Löschen bereit ist; daß demnach, falls die Ufer der Elbe unterhalb Hamburg nicht von Beamten des deutschen Grenzzolles besetzt würden, den ankommenden Schiffen, wenn dieses für gut befunden würde, in Freihafen oder sonst wo Zoll-Officianten zur Begleitung künftig mitgegeben oder Zollkreuzer auf die Elbe gelegt werden müßten. Das Verhältniß Hamburgs zu Altona haben wir im zweiten Abschnitte schon so weit besprochen, daß wir glauben müssen, verstanden zu werden, wenn wir dagegen stimmen, daß sich Wesentliches darin ändere, es sei denn die Aufhebung der Beschränkung, welche jetzt für Altonaer Transitogüter in Hamburg besteht und als Erwiderung auf Kopenhagener Verationen,

welche den Hamburger Gütern auf den holsteinischen Landstraßen zu Theil wurden, eingerichtet ist.

g) Bremens Hafenverfassung.

Die Verzollung und Zollerhebungsweise, welche in Bremen und dessen Außenhafen, Bremerhaven, besteht, ist ganz der eben besprochenen Hamburger ähnlich, nur daß die Waaren beim Eingange $\frac{2}{3}$ pCt. vom Werthe, beim Ausgange $\frac{1}{3}$ pCt. v. W. und beim Durchgange 4 Grot pr. 100 R Bito. an Zoll zu entrichten haben.

Die Situation des Bremer Seehandels ist, wie wir gesehen haben, in mancher Hinsicht der des Hamburger Seeverkehrs zu vergleichen, indeß auch wieder große Verschiedenheiten werden dem Leser darin aufgefallen sein.

Abgesehen von dem viel geringeren Zwischenhandel Bremens, namentlich dem in Vergleich mit Hamburg so geringen Verkehr mit England, abgesehen ferner von der Beschaffenheit seiner Handelsartikel, welche in der Form und in den Packungen, wie sie seewärts importirt werden, immer noch eher, als es bei den Hamburger Handelsartikeln thunlich sein würde, der steuerlichen Behandlung einer freien Niederlage unterworfen werden könnten, so liegt in Hinblick auf eine zukünftige deutsche Grenz Zollverfassung die Hauptverschiedenheit von Hamburg in der geographischen Lage der Stadt Bremen selbst.

Die Versandung der Unter-Wefer macht es bekanntlich den eigentlichen Seeschiffen unmöglich, an die Stadt zu kommen, und mußte dieserhalb der Außenhafen Bremerhaven angelegt werden, in welchem die Seeschiffe ihre Ladungen löschen, und die Waaren in Flußschiffen dann die Wefer hinauf gesandt werden, falls man sie nicht am Hafenplatze selbst aufspeichert.

Dieser Umstand verdient, wie man sich gestehen muß, eine bedeutende Beachtung, ja könnte unter Umständen, wenn nämlich eine gründlichere Plakkenntniß, als wir sie besitzen, ergeben sollte, daß für die Stadt Bremen selbst eine zweckmäßig eingerichtete freie Niederlage vortheilhafter wäre, als ein Freihafensystem, oder als seine jetzige Verzollungsweise, dem Seehandel der Stadt aber ein Freihafensystem in seinen Außenhäfen Bremerhaven, Geestmünde und Brake nothwendig erhalten werden müßte, von entscheidender Bedeutung werden.

Weil wir uns nicht abzuurtheilen getrauen über eine solche Lebensfrage, über welche nur allein den, mit der genauesten Kenntniß des ganzen Handelsplatzes, Vertrauten, welche man selbst in Bremen nur unter den allerintelligentesten, umsichtigsten und mit vielen Geschäftsbranchen be-

kannten Kaufleuten finden möchte, ein gebiegenes Urtheil zustehen kann, so wollen wir uns nicht weiter in diese Frage vertiefen, und dem Bremer Handel nur diejenigen Freiheiten wünschen, welche ihn auch fernerhin geschickt machen mögen, ein lebhafter und kräftiger deutscher Seeplatz zu sein.

Bremen ist eine gute deutsche Stadt, indeß nicht besser deutsch als Hamburg, Lübeck und die anderen Seestädte, und es ist wahrlich für seine Kaufmannschaft nicht schmeichelhaft, wenn im Inlande, wie es so häufig geschieht, von Bremen gesagt wird, es werde aus Patriotismus, um den Ruhm einer echten deutschen Stadt für sich zu gewinnen, den Ideen, welchen zufolge nur hinter den Barrieren eines kräftigen, d. h. recht hohen Zollsystems, ein einiges, starkes Deutschland erwachsen kann, seinen Seehandel zum Opfer bringen. Davon ist der Bremer weit entfernt, denn er kennt seinen Beruf als Seehändler sehr wohl, und er weiß auch recht gut, daß um ein wahrer Patriot zu sein, man vor Allem seinen Beruf erfüllen muß, und nur das als verständiger Mann der Allgemeinheit opfern darf, was diese nothwendig für sich verlangt. Platzkenntniß wird auch dort hoffentlich die neuen Einrichtungen einführen, welche dem deutschen Bundesstaate die vortheilhaftesten sind.

h) Lübecks Hafenverfassung.

Lübeck hat eine ähnliche Verzollungsweise, wie wir sie bei Hamburg und Bremen beschrieben haben.

Es hebt nur einen Eingangszoll von $\frac{1}{2}$ pCt. vom Werthe der Waaren und hat keinen Ausgangs- und Durchgangszoll. Declarations- und Erhebungsweise ist wie in Hamburg. Auch Lübecks geographische Lage hindert die größeren Seeschiffe an die Stadt zu kommen, und müssen dieselben in dem Außenhafen Travemünde löschen, weshalb seine künftige Zollverfassung vielleicht Aehnlichkeit mit Bremens derartigen Einrichtungen haben müßte.

i) Rostocks und Wismars Hafenverfassung.

Die Verzollungsweise der Waaren und die Behandlung der Schiffe in diesen beiden mecklenburgischen Seeplätzen, ist eine, wenn auch in beiden ganz verschiedene und nach alten Hafen- und Acciserollen regulirte, doch im Allgemeinen liberale, und werden die Waaren bei dem bekannten Wegezollsystem Mecklenburgs erst dann von den Landzöllen getroffen, wenn sie bei ihrer Versendung in's Innere die einzelnen Barrieren auf den Landstraßen passieren.

Was die übrigen deutschen Seeplätze betrifft, so haben sie mehr oder weniger ausgedehnte Freilagersysteme.

Welche Stellung den einzelnen deutschen Seestädten künftig in ihrer Verbindung mit der See und den hinterliegenden Handelsgebieten angewiesen werden soll, müssen wir natürlich dem gebiegenen Urtheile unserer deutschen Staatsmänner, welche dazu berufen sind, solche Einrichtungen einzuführen, überlassen, wobei wir nicht glauben befürchten zu brauchen, daß man durch die bloße Gleichheit in der äußeren Behandlungsweise dieser so verschiedenen Verkehrsplätze eine Gerechtigkeit für alle suchen werde, sondern daß die Eigenthümlichkeiten und Bedürfnisse eines jeden Platzes, wie es der Seehandel verlangt, dabei in den einzelnen Fällen hauptsächlich maassgebend sein werden.

Schließlich bemerken wir noch, daß die Errichtung von Freihäfen an den Plätzen, wo sie der Handelsverkehr wünschen läßt, keinesweges die Einführung eines allgemeinen Schiffahrtsgesetzes, wie wir es im vorangegangenen Capitel beschrieben, hindern würde; denn eben so leicht wie erhöhte Lasten- und Hafengelber von den unbegünstigten, einclarirten Schiffen gehoben werden könnten, eben so einfach ließen sich Anordnungen ausführen, wonach nur begünstigte Schiffe zur Einclarirung ihrer Waaren unter den Zollbegünstigungen des Freihafenbezirkes zugelassen würden. Selbst wenn Differenzialzölle, wodurch die Producte einzelner Länder begünstigt würden, beliebt werden sollten, könnte man ohne große Schwierigkeiten diese, für den Eingang in's Reich begünstigten Colonial-Producte einer steuerlichen Behandlung, sei es durch Direction nach verschlossenen Lagerräumen, oder durch Plombenverschluß der Güter selbst, unterziehen, wodurch das beabsichtigte Manöver der Zollbegünstigung sehr leicht ausgeführt werden könnte.

IV. Die deutsche Auswanderung.

Ein wichtiger Punkt, der die ganze Aufmerksamkeit des deutschen Staatsökonomen und Politikers auf sich ziehen muß, ist die Auswanderung, welche in bedeutender Steigerung jährlich Tausende von Menschen von Deutschland entfernt, um sie der neuen Welt, den Ländern Amerika's und Australien's zuzuführen. Ungleiche Vertheilung des Bodens, Uebersetzung der Gewerbe, politische und religiöse Intoleranz trieben jährlich Tausende

nach jenen Gegenden, wo Acker und Staatseinrichtungen sie in Empfang nehmen sollten, welche ihnen die Ungunst im alten Vaterlande versagte. Hier, bestehende Verhältnisse, welche nicht aufgegeben sein wollten, um bislang bevorrechtete Classen in ihren erworbenen Rechten nicht zu kränken; dort, neue Verhältnisse, wo nur die Persönlichkeit des Einzelnen ihm die Stelle in der Gesellschaft anweisen, wo die durch keine Staatsinstitutionen geschmälerte Erwerbsfähigkeit einen freien Bürger in den Stand setzen sollte, alle Vortheile der besitzenden Classen, alle Ehren des Staats zu erlangen. Das eben ist es, was dem deutschen Auswanderer in den nordamerikanischen Freistaaten die Haltung giebt und ihn die Anstrengungen der Bodenkultur ertragen läßt, daß er von einer Idee beherrscht wird, die man persönliche Freiheit nennt. Sie führt ihn dort in die freie Natur, in das wirkliche, schaffende Leben; sie läßt ihn die Romanlectüre, die Ritter-, Räuber- und Gespenstergeschichten, bei denen er im alten Vaterlande so manche schöne Stunde verträumte, vergessen und treibt ihn aus der Schnapskneipe, wo er beim Brammentweine und Biere sich früher in Zustände hineinträumte, die doch stets unerreichbar für ihn blieben, um ihn an sein Haus zu fesseln, in welchem er als freier Mann ungehindert für sein und der Seinigen Wohl sorgen kann. Der freie Mann lebt nicht nur der Gegenwart, sondern auch der Zukunft, er hält Weniges zu Rath, denn weil es sein sicheres, unantastbares Eigenthum ist, merkt er, daß es sich in seiner Hand vermehren kann, wenn er es zweckmäßig verwendet. Er tritt im Gefühl einer gesicherten Zukunft den Widerwärtigkeiten mit Zuversicht entgegen, und eben diese Unsicht und Sicherheit, die seinem durch freie Besprechung und freie Presse gebildeten Geiste das politische Leben des Staates verschafft, lehrt ihn die Wege zum materiellen Wohlfühlen erkennen und auffinden. Glücklich ein Land, wie Nordamerika, das noch fruchtbringende Acker zu vertheilen hat und kein unfreiwilliges Proletariat kennt. Glücklich auch für uns der Umstand, daß unsere überschießende oder mit unseren socialen Verhältnissen unzufriedene Bevölkerung dort noch ein Asyl findet. — Nächst Nordamerika nimmt Südamerika, namentlich Brasilien, und hier die in der gemäßigten Zone gelegene Provinz Rio Grande do Sul, die größte Aufmerksamkeit in Anspruch. Mag die Auswanderung Deutscher dorthin angerathen werden, weil schöne Felder dort zu bebauen sind und die Regierung des Landes im Ganzen einer Colonisirung durch deutsche Ackerbauer geneigt sein soll; immer muß dagegen eingeworfen werden, daß die inneren staatlichen Verhältnisse des Kaiserreichs Brasilien keine Garantien für eine andauernd vortheilhafte Lage der Einwohner dieses weitgedehnten, nur an den Küsten genügend

organisirten und bevölkerten Landes gewähren. Die Constitution des Reichs ist freilich, abgesehen von einiger religiöser Unduldsamkeit, eine sehr freisinnige; aber die Arroganz der höchst einflussreichen Plantagen-Besitzer, die bloß auf Geldgewinn gerichtete Politik der Kaufleute der großen Seestädte, die Trägheit der Abkömmlinge der Europäer in den unteren Classen der Gesellschaft, machen fast alle durch die Karte von 1823 garantirten Vortheile illusorisch. Was hilft die liberalste Verfassung von der Welt, wenn die Regierung nicht von der Nation, bei ihren guten Bestrebungen, das Wohl des Landes zu fördern, unterstützt wird. Was helfen alle Hülfsmittel der freien Entwicklung, wie Volksrepräsentation und Pressfreiheit einem Lande, wo das Bimmeln der Kirchenglocken melodisch einstimmt in das Kettengeläute der Negerklaven, wo die Faulheit des contemplativen Lebens noch auf hohem Sitze thront, und die Hegepeitsche des Pflanzers zum Ehrenzeichen eines Standes wird, dessen Industrie der brasilische Staat seine ganze äußere Stellung verdankt. Es wird dagegen freilich von den Vertheidigern der brasilischen Colonisation angeführt, die südliche Provinz Rio Grande do Sul, die hauptsächlich ihres gemäßigten Klima's wegen deutschen Auswanderern angerathen wird, müsse über kurz oder lang ihre Landesinteressen selbst mehr in die Hand nehmen und werde unabhängiger gegen die Hauptstadt, welche aus Eifersucht und im Gefühl der Schwäche der Centralregierung mannigfach die Erstarkung der Provinzen zu hindern suche, sich zu stellen wissen. Aber, fragen wir, welche Kämpfe wird dieses noch kosten, und wer bürgt dem südbrazilischen Colonisten dafür, daß sein Land dann nicht einem Soldaten- und Räuberregimente, wie die benachbarten Staaten des Rio la Plata es gegenwärtig besitzen, in die Hände falle und sein Vieh geraubt werde und seine Aecker verwüstet werden. Kurz und gut, wer den Muth hat, aus ungeordneten oder doch nicht zufriedenstellenden politischen Verhältnissen in Europa zu scheiden, um in einen neuen, unregelmäßigen socialen Staatsverband einzutreten und mit dem Säbel in der Faust sein freies Eigenthum gegen innere und äußere Feinde zu vertheidigen, der ziehe nach den fruchtbaren Feldern Südbrasilien's; wer aber in Arbeitsamkeit und Umsicht sich ein sicheres Eigenthum erwerben und zugleich Bürger eines wohlgeordneten und mächtigen Staates werden will, der wende seine Schritte nach der nordamerikanischen Union.

Was nun die übrigen Richtungen der deutschen Auswanderung anlangt, so werden die Lebensverhältnisse der Colonisten in Südastralien unter der practischen, verständig organisirenden Hand Englands jährlich günstiger; wogegen aber die Erfahrung von einer deutschen Colonisirung

Westindiens und der übrigen, unter der heißen Zone gelegenen Länder Amerika's und Afrika's gänzlich abräth, weil der Deutsche für das heiße Klima nicht geschaffen ist.

Betrachten wir nun die einzelnen Züge der deutschen Auswanderer, wie sie sich in den letzten Jahren gestalteten.

a) Auswanderung über die preussischen Ostseehäfen, namentlich Stettin.

Im Jahre 1846 gingen von dort ab:

3 Schiffe mit zusammen 329 Auswanderern.

Im Jahre 1847 über Stettin:

1 Schiff mit 74 Auswanderern nach Newyork.

b) Auswanderung über Hamburg.

Im Jahre 1846 wurden expedirt:

43 Schiffe mit 4926 Auswanderern nach Nordamerika.

Im Jahre 1847 wurden expedirt:

nach Duebeck.....	9	Schiffe mit 1431 Auswanderern.
„ Newyork.....	43	„ „ 4641 „
„ Neworleans.....	6	„ „ 854 „
„ Galveston	5	„ „ 457 „

Zusammen nach Nordamerika 63 Schiffe mit 7383 Auswanderern.

nach Santos	2	Schiffe mit 423 Auswanderern.
„ Rio Grande	3	„ „ 335 „

Zusammen nach Brasilien... 5 Schiffe mit 758 Auswanderern.

Gesammbeförderung von 8141 Auswanderern in 68 Schiffen.

Unter den Transportschiffen befanden sich 34 Hamburger.

c. Auswanderung über Bremen.

Im Jahre 1846 wurden expedirt:

nach Newyork	86	Schiffe mit 10469 Auswanderern.
„ Baltimore	40	„ „ 8470 „
„ Neworleans.....	45	„ „ 7690 „
„ Philadelphia.....	10	„ „ 938 „
„ Duebeck	4	„ „ 420 „
„ Charleston	3	„ „ 116 „
„ Galveston (Texas).....	32	„ „ 3388 „

Zusammen nach Nordamerika 220 Schiffe mit 31491 Auswanderern.

nach Nordamerika via Hull ...	1	„ „ 116 „
-------------------------------	---	-----------

nach Adelaide in Südaustralien	3	„ „ 636 „
--------------------------------	---	-----------

nach Rio Grande do Sul....	1	„ „ 99 „
----------------------------	---	----------

„ Rio de Janeiro	1	„ „ 30 „
------------------------	---	----------

Zusammen nach Brasilien..... 2 Schiffe mit 129 Auswanderern.

Gesammbeförderung von 32,372 Auswanderern in 226 Schiffen.

Im Jahre 1847 wurden expedirt:

nach Newyork	100	Schiffe mit	10,960	Auswanderern.
" Baltimore	48	" "	7,475	"
" Neworleans	36	" "	7,075	"
" Philadelphia	10	" "	745	"
" Duebeck	26	" "	5,921	"
" Charleston	3	" "	135	"
" Galveston	4	" "	458	"

Zusammen nach Nordamerika 227 Schiffe mit 32,769 Auswanderern.

nach Abelaide	4	" "	699	"
nach Port Natal	1	" "	189	"
nach Rio Grande do Sul ..	1	" "	12	"
" Rio de Janeiro	2	" "	13	"

Zusammen nach Brasilien... 3 Schiffe mit 25 Auswanderern.

Gesammbeförderung von 33,682 Auswanderern in 235 Schiffen, von denen die meisten unter Bremer Flagge fuhren.

d) Deutsche Auswanderung über holländische Häfen.

Im Jahre 1846 wurden in holländischen Häfen expedirt:

21 Schiffe mit 2,506 Auswanderern.

Im Jahre 1847 wurden expedirt:

In Amsterdam.

nach Newyork	13	Schiffe mit	1254	Auswanderern.
" Baltimore	4	" "	608	"
" Neworleans	1	" "	25	"

Zusammen nach Nordamerika. 18 Schiffe mit 1887 Auswanderern.

darunter 11 holländische, 5 amerikanische und 2 Bremer Schiffe.

In Rotterdam.

		niederländischen	deutschen	
nach Newyork	42	Schiffe mit	3017	2070 Auswanderern.
" Boston	3	" "	158	239 "
" Baltimore	10	" "	1346	487 "
" Philadelphia	2	" "	104	42 "
" Neworleans	3	" "	105	304 "

Zusammen nach Nordamerika. 60 Schiffe mit 4730 3142 Auswanderern.

darunter 28 holländische, 21 amerikanische, 7 Bremer, 2 preussische Schiffe, 1 englisches und 1 schwedisches Schiff.

e) Deutsche Auswanderung über den belgischen Hafen Antwerpen.

Im Jahre 1846 wurden expedirt:

nach Newyork	7583	Auswanderer.
" Baltimore	125	"
" Charleston	98	"
" Neworleans	1204	"
" Galveston	2274	"

Zusammen nach Nordamerika... 11,284 Auswanderer.

nach St. Thomas in Guatemala...	28 Auswanderer.
nach Rio de Janeiro	1661 Auswanderer.
„ Rio Grande	95 „
„ St. Catharina	52 „
Zusammen nach Brasilien	1808 Auswanderer.
„ Lissabon	58 „

Gesammbeförderung von 13,178 Auswanderern auf 89 Schiffen, worunter:

amerikanische	48	holländische	2
belgische	15	hannoversche	2
österreichische	7	mecklenburger	1
sardinische	6	preussisches	1
Bremer	3	dänisches	1
schwedische	2	russisches	1

Im Jahre 1847 wurden expedirt:

nach Newyork	88 Schiffe mit 12895 Auswanderern.
„ Boston	1 „ „ 105 „
„ Neworleans	10 „ „ 1413 „
Zusammen nach Nordamerika	99 Schiffe mit 14413 Auswanderern.
nach Guatemala	1 „ „ 48 „
„ Rio Grande	2 „ „ 152 „

Gesammbeförderung von 14,613 Auswanderern, welche die Zahl 16,730 erreichen, wenn man diejenigen mitrechnet, welche über Antwerpen gingen, um sich in London oder Plymouth ferner einzuschiffen. Unter den 102 mit Auswanderern direct nach den Colonialländern abgegangenen Schiffen befanden sich 38 amerikanische und nur 16 belgische.

f) Deutsche Auswanderung über französische Häfen.

Es wurden expedirt: in Dünkirchen: im Jahre 1846, 10 Schiffe mit 1,475 Auswanderern.

Im Jahre 1847 sind keine derartigen Expeditionen gemacht. Ob in Zukunft dieses Geschäft durch die Colonisirungspläne in Venezuela wieder aufgenommen und sich vergrößern wird, ist schwer zu sagen. Uebrigens haben die Dünkirchener Expeditionen bislang wenig Glück gehabt.

In Havre: im Jahre 1846.

nach Newyork	113 Schiffe mit 22,316 Auswanderern.
„ Neworleans	57 „ „ 10,065 „
Zusammen nach Nordamerika	170 Schiffe mit 32,381 Auswanderern.

Im Jahre 1847:

nach Newyork 47 amerikanische Packetboote mit	9,467 Auswanderern.
82 andere amerik. Schiffe...	13,518 „
26 französische Schiffe	3,456 „
4 fremde „	536 „
Zusammen 159 Schiffe mit	27,007 Auswanderern.

nach Neworleans 70 amerikanische Schiffe mit 11,666 Auswanderern.
5 französische " " 801 "

Zusammen 75 Schiffe mit 12,467 Auswanderern.

Gesamtbeförderung von 39,474 Auswanderern in 234 Schiffen.

Wir theilten diese Auswanderer-Verschiffungen unter dem Namen deutscher Auswanderungen mit, weil die größte Zahl der beförderten Passagiere Deutsche waren, und wir unsere stammverwandten Holländer und Schweizer, welche mit uns in die neue Welt ziehen, füglich als deutsche Brüder ansehen können. Wie viel Deutsche sich in englischen Häfen nach Amerika und Australien einschifften, steht nicht genau zu ermitteln, in Berücksichtigung aber, daß von Antwerpen ab 1100, von holländischen Häfen ca. 8000, von Hamburg ca. 400 Auswanderer nach England dirigirt sein sollen, kann man die Gesamtanzahl der über englische Häfen gegangenen deutschen Auswanderer auf 10,000 anschlagen und bekämen wir so folgende Resultate:

Es gingen deutsche Auswanderer

	1846.	1847.	
über Havre	32,381	39,474	Personen. ¹
" Dünkirchen.....	1,475	—	"
" Antwerpen	13,178	14,613	"
" Holland.....	2,506	9,759	"
" England	6,425	10,000	"
" Bremen.....	32,372	33,682	"
" Hamburg	4,926	8,141	"
" Preußen	329	74	"
Total.....	93,592	115,743	Personen.

Die Betrachtungen der deutschen Auswanderungen in den letzten Jahren zeigt eine enorme Progression. Die bedeutende Aufmerksamkeit, welche in der letzten Zeit Hamburg und vorzüglich Bremen dem Geschäfte der Auswanderer-Verschiffung zugewandt haben, wird hoffentlich die deutschen Auswanderer immer mehr den heimathlichen Verschiffungsplätzen zuführen, von denen Hamburg und Bremen durch erlassene Gesetze und polizeiliche Anordnungen in Einklang mit dem nordamerikanischen Passagiergesetze vom 25. Februar 1847, wodurch der Ueberfüllung der Schiffe von Passagieren vorgebeugt und für die Verproviantirung und den Gesundheitszustand der Schiffe bestmöglichst gesorgt wird, Alles thun, was in ihren Kräften steht, um Humanität neben angemessenem, nothwendigen Verdienst der Schiffsrheder walten zu lassen.

Mögen unsere Staatsverwaltungen beständig ein aufmerksames Auge für die Auswanderung haben und sie zu erleichtern und in die wünschenswerthesten Richtungen zu bringen suchen.

Für unsere inneren deutschen Zustände wäre es zu wünschen, daß man der Uebervölkerung gewissenhaft vorbeugte, und dem Theile der Bevölkerung, der obgleich arbeitsam, aber ohne Acker und ohne Gewerbsverdienst ist, eine Gelegenheit verschaffte, seine Lebensverhältnisse in der neuen Welt für sich zufriedenstellender zu machen. Unglückliche Menschen, mißgestimmte Staatsbürger sind beständig dem Gemeinwohl nur schädlich, und werden eben so gefährlich dem Ganzen, wie sie sich selbst zur Plage leben. Niemals ist es daher zu beklagen, wenn sie den Staat verlassen. Dieser Staat, an welchem sie aber eben so viel Recht haben, wie die glücklicheren Nebenmenschen, ist indeß auch verpflichtet, seinen armen Kindern zu Hülfe zu kommen und ihnen die Gelegenheit zu verschaffen, von ihrem guten Willen, sich durch Arbeit redlich zu ernähren, Gebrauch zu machen. Wenn dafür gesorgt würde, daß ein kleiner Theil der Armen Gelder und Almosen, welche von deutschen Staatsverwaltungen und Privaten nutzlos jährlich vertheilt werden, und häufig nur dazu dienen, Faulheit, Nachlässigkeit, Schläfrigkeit und Armuth zu erzeugen, dazu verwandt würde, dem wanderlustigen, fleißigen Manne und seinen Angehörigen die Uebersiedelung zu erleichtern, so würde die deutsche Auswanderung eine für unsere socialen Zustände viel günstigere Gestaltung erhalten. Wohin auch der Deutsche wandern mag, er wird ein dankbares Herz für Deutschland mit in die Fremde nehmen, und sich aus natürlicher Vorliebe für sein altes Vaterland der Interessen desselben annehmen, wenn es ihn nicht arm und elend von sich stieß, sondern ihm eine hülfreiche Hand bot, als er hinausging, um sich den Acker zu suchen, der ihn und die Seinigen ernähren sollte. Das wird Deutschland in der Fremde mehr Macht verschaffen, als das eitle Streben, national-deutsche Colonien zu gründen, wobei nach Verschwendung vieler Gelder doch am Ende nichts Anderes bewirkt wird, als daß solche Colonisten, falls sie nicht gleich Anfangs schon auseinanderlaufen, doch später ganz als Bürger in dem Staate, den sie colonisiren, aufgehen, wie es ihr natürlicher Beruf ist, und die materiellen Interessen ihres Lebens es fordern.

V. Ueber gemeinschaftliche Consulate für die Staaten des deutschen Bundes.

Schon bei verschiedenen Gelegenheiten haben wir in dem Vorangegangenen auf die mangelhafte Vertretung Deutschlands und die Nachtheile, welche unserer Nation daraus erwachsen, hingewiesen. Erst nachdem der deutsche Bundesstaat unser buntes Staatengemisch so weit durchdrungen hat, daß eine einheitliche, äußere deutsche Politik möglich geworden ist, werden Consulate, wie sie die deutschen Interessen fordern, errichtet werden können. So lange wir dem Auslande noch durch österreichische, preussische, hannoversche, Hamburger etc. Separat-Consulate das Bild der Zerrissenheit Deutschlands gewähren, möge man nimmer erwarten, von auswärtigen Nationen für ein starkes Deutschland gehalten zu werden; möge man nimmer hoffen, die traurige Schwäche aus der auswärtigen Politik unserer einzelnen Staaten entfernen, und unserem überseeischen Handel den nöthigen Schutz gewähren zu können. — Werfen wir nur einen Blick zurück auf die Verkehrsbranchen unseres auswärtigen Handels, wie sie ihre Verzweigungen in allen Ländern der Welt, an den entferntesten Verkehrsplätzen der Erde haben, und fragen uns aufrichtig, ob die einzelnen deutschen Staaten im Stande sind, für ihre, im Auslande weilenden Landsleute, für das hierhin und dorthin zerstreute Eigenthum ihrer Angehörigen sorgen, und durch ihre Separat-Consulate deutsche Interessen fördern zu können? Küstenland und Binnenland müssen hierbei nothwendigerweise Hand in Hand mit einander gehen, und ihre Interessen, die ganz ineinander verflochten sind, müssen mit einander und durch einander von derselben Staatsbehörde im Auslande gewahrt werden. Wo es sich darum handelt, mit auswärtigen Fürstenfamilien in einem freund-nachbarlichen Verhältnisse zu stehen, da möge der einzelne deutsche Hof seine einzelnen Vermittler auch ferner unterhalten; wo es sich dagegen um deutsche Verkehrs-Interessen handelt, wo es darauf ankommt, daß dem deutschen Seehändler freie Hand im Auslande bewahrt werde, damit der deutsche Gewerbsmann oder Ackerbauer durch den Absatz seiner Producte nach fremden Gegenden Geld verdiene, und so der Staat die täglich sich mehrenden Ausgaben erschwingen könne, da muß Deutschland wie ein Reich für die Interessen seiner Bürger aufstehen,

und dem Auslande durch Einheit und verständige und kräftige Repräsentation zeigen, daß Deutschland den Namen einer Großmacht verdiene, und seine Bürger und sein Eigenthum auch in der Ferne wie eine Großmacht zu schützen wisse. Mit Vertrauen wird dann der deutsche Fabrikant für den Export arbeiten, mit Vertrauen der deutsche Seehändler seine Waaren hinausfenden, mit Ruhe und Zuversicht der auswärtig etablirte deutsche Kaufmann für sich und sein Vaterland arbeiten, und Vertrauen wird auch der Ausländer, welcher mit unseren Kaufleuten arbeitet, zu Handelsgeschäften mit uns fassen, wenn er uns als Glieder einer großen und durch Einheit mächtigen Nation von den Repräsentanten derselben verständig geleitet und kräftig beschützt sieht. Bislang hatten wir im Auslande als Nation kein Ansehen, denn weder durch Intelligenz noch durch Waffengewalt waren wir genügend vertreten. Beides werden wir nur durch die Errichtung gemeinschaftlich deutscher Consulate und durch eine gemeinschaftliche deutsche Kriegsflotte erreichen können. Kein Name, kein Kriegsrühm einzelner deutscher Staaten wird dadurch aufgegeben, denn vom österreichischen, preussischen, hannoverschen, bayerischen u. Kriegsrühm kennt das entferntere Ausland, eben das, wo wir nothwendig kräftig vertreten werden müssen, gar wenig, das dortige eingeborene Volk gar nichts, und die Schwäche, und geringe Amtsthätigkeit, welche die Repräsentanten dieser Staaten schon so häufig an auswärtigen Plätzen zeigten, waren wahrlich auch eben nicht sehr geeignet, um das Ansehen derselben zu heben. Dem ungetrübten Auge muß es schon längst klar geworden sein, daß Deutschlands Staaten nur durch ein festeres Band, als das bisherige war, nur durch Vereinigung unter eine gemeinschaftliche Central-Regierung, und mit Aufgabe der Einzel-Souverainitäten dem Auslande gegenüber mit England, Frankreich, den Vereinigten Staaten u. in die Schranken treten können.

Was nun die künftige Stellung und die Functionen der deutschen Consulate selbst anbetrifft, so müßten künftig sämtliche deutschen Consuln von der deutschen Central-Gewalt oder deren Reichs-Handelsministerium ernannt und auf ihre verschiedenen Posten gestellt werden.

General-Consuln und Consuln, die nicht zum Bezirke eines General-Consuls gehören würden, müßten im directen Verkehre mit dem Reichsministerium stehen, während Vice-Consuln und Consular-Agenten an die betreffenden General-Consuln und Consuln zu berichten hätten, auf die Weise etwa wie die nachfolgend mitgetheilte Instruction für die Hamburger Consuln näher angeht. Das ganze Personal müßte zur Disposition des Reichs-Handelsministers gestellt und von der Centralgewalt

befolget werden. Befolgte Staatsdiener müßten die Consuln aber sein, damit sie in dem Amte des Consuls ihren Broterwerb erblickten, und darum sich die gewissenhafte und umsichtige Erfüllung ihrer Consulatspflicht zur ersten Lebensaufgabe setzten. Etablierte Kaufleute und andere Privatpersonen, welche den Dienst als Consuln nur als ein Ehrenamt und Nebengeschäft ansehen, werden in höchst seltenen Fällen die erforderliche Thätigkeit als Vertreter ihrer Landsleute und der Interessen der Nation, deren Regierung sie bestellt hat, aufwenden, und dann in sehr vielen Fällen Geschäftskoncurrenten Derjenigen sein, welche sie zu vertreten haben.

Wie groß ist da die Gefahr der Parteilichkeit, des Mißbrauchs der Amtsgewalt, der Benützung der Ladungsdocumente zu eigenem Vortheil, denn die Manifeste der Schiffe, in denen die Ladungen mit den Absendern und Empfängern verzeichnet sind, müssen durch die Hände des Consuls und seiner Untergebenen gehen. Außerdem ist die Stellung eines etablierten Kaufmannes gegen die Ortsbehörden nie eine so unabhängige, wie die eines befol deten, fremden Regierungsagenten. Dieser kann mit seinen Forderungen dreist hervortreten und nöthigenfalls mit dem Zorn seiner Regierung drohen, denn er kommt mit den Behörden in weiter keine Berührung und braucht deren Gunst um so weniger zu suchen, je mehr Rücksicht auf die Macht und das Ansehn seiner Regierung genommen wird, während der Kaufmann täglich Gelegenheit hat, die Gunst oder Ungunst der Ortsbehörden zu erfahren, und daher in allen Fällen, wenn er seinen Vortheil, sein Geschäft, das ihn ernährt, berücksichtigt, schonend, ja mit Aufopferung landsmännischer Interessen gegen die Behörden und die Landeseinwohner einschreiten wird.

Da der Hauptzweck der Consulate ein commercieller ist, so dürfen die Consuln auch nur außer der Regel zu anderen politischen Zwecken verwandt werden, um sich nicht ihre Stellung in der Kaufmannswelt, in der sie leben und weben sollen, durch hochtrabendes diplomatisches Auftreten zu verderben, sich selbst nicht über ihren Stand zu erheben und in Länderei und Eitelkeit zu verfallen, während die Nation höchst emsige und ernste, wirklich practische Beschäftigung von ihnen erwartet, und dann auch Handelsagenten den Vermittler noch spielen können, wenn der übrige diplomatische Verkehr des repräsentirten Landes des Consuls mit dem Lande seines Aufenthaltes schon abgebrochen ist. Viel nationales Eigenthum wird aber in solchen Fällen dann noch durch einen nicht diplomatischen Agenten gerettet und viel zur Vermittlung früherer freundschaftlicher Verhältnisse beigetragen werden können. Die Erfordernisse für einen ausgebildeten

deutschen Consul möchten darin bestehen, daß er mit den lebenden Sprachen, wie der französischen, englischen, italienischen und spanischen, mehr oder weniger je nach seinem Stationirtsein, ferner mit dem Seewesen, dessen Usancen und Gesetzen, dem Affecuranzwesen, dem Handels- und Wechselrechte und den übrigen Landesgesetzen möglichst vertraut sei, die Bedürfnisse und merkantilschen Kräfte Deutschlands und des Landes seiner Anstellung kenne und mit Kaufleuten, Fabrikanten und Handwerkern umzugehen verstehe.

Wir sehen, es sind viele Anforderungen, welche an einen Consul gestellt werden müssen, wenn er sein Land geeignet vertreten soll, und wird es jedem Verständigen und Billigdenkenden darum nur gerecht erscheinen, wenn einem Manne, der mit Aufopferung von Zeit, Kräften und Capital sich die Eigenschaften eines solchen auswärtigen National-Vertreters erworben hat und nun das so Erworbene zum Besten seiner Nation anzuwenden sucht, auch eine geeignete Vergütung aus den Geldkräften dieser letzteren zu Theil wird.

Gerechtigkeit und Klugheit rathen zu einer Besoldung aus Staatsmitteln und zwar zu einer anständigen und genügenden, eine unzumäthige wäre verwerflicher als gar keine; denn eine zu geringe würde dem Vertreter weder Selbständigkeit und Kraft, noch Lust zum Dienste geben, und würde dieselbe somit nur eine Vergeudung der Staatsmittel sein, während eine zu hohe hauptsächlich aus dem letzteren Gesichtspunkte zu betrachten sein würde, und außerdem Veranlassung zu Stellenjägerei, wie sie in Deutschland schon arg genug wüthet und so manche Unfähigkeit auf wichtige Plätze bringt, geben würde. Wir verlangen Staatsdiener, aber für solche Stellen gebildete Staatsdiener, nicht solche, welche entfernt von Handel und Gewerbswesen sich in ihrem Ideenkreise eine Handelswelt geschaffen, die auf Erden nicht existirt, die beim Kleinhandel erzogen, mit kleinändlerischen Ideen den großen, majestätischen Welthandel betrachten, und unbekannt mit dem mächtigen, unzerreißbaren Getriebe, das mit tausend starken Fäden die Production mit der Consumption verbindet, für falsche Ideale des Gewerbswesens schwärmend, — mit juristischer und philosophischer Consequenz und einem „*sic ut justitia pereat mundus*“ Theorien in die Praxis des Lebens einzuführen suchen, durch welche Nationalkräfte zerstört, anstatt hervorgerufen werden.

Eine nähere Bekanntschaft mit der jetzigen Vertretung der Deutschen im Auslande wird das vorhin Geäußerte rechtfertigen. Wir führen zu dem Ende in dem Folgenden die Consulate der deutschen Küsten-Staaten dem Leser vor.

V e r z e i c h n i s s

der österreichischen General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Agenten
in den auswärtigen Staaten um das Jahr 1846.

Wir beginnen hier mit dem österreichischen Consulatswesen, weil Oesterreich jedem Deutschen ein theures, deutsches Land bleiben muß, wenn auch gegenwärtig die dortige Staatsregierung sich von den übrigen deutschen Staaten abwendet, obgleich ein erhabenes Mitglied seiner Kaiserfamilie, der allverehrte Erzherzog Johann, sich als Reichsverweser an die Spitze der deutschen Einheitsbestrebungen gestellt hat, und weil Oesterreichs bürgerliches, gewerbliches Thun und Treiben vom deutschen Bürgerstande ausgeht und dieser der Kern der Bevölkerung der österreichischen Monarchie ist und bleiben wird, so lange sie besteht.

Im Allgemeinen wird dem österreichischen Consulatswesen Aufmerksamkeit von der Regierung zugewandt. Die General-Consuln sind gut besoldet, können sich frei bewegen, und findet sich mancher intelligente und handelsverständige Mann darunter, obgleich auch die Geschichte der letzten Jahre uns manchen Fall vorführt, wo die Würde der Monarchie wohl geeigneter hätte gewahrt oder erhalten werden können.

Im Jahre 1846 befanden sich in folgenden Staaten und auf folgenden Plätzen österreichische Consuln u.:

- | | |
|--|---|
| 1) In Rußland. | In großbritannischen Neben- |
| 3 General-Consuln: zu Odessa, St. Petersburg und Warschau. | ländern. |
| 2 Consuln: zu Riga und Moskau. | 1 General-Consul zu Corfu. |
| 3 Consular-Agenten: zu Verbiansk, Feodosia und Kertsch. | 2 Consuln: zu Gibraltar und Malta. |
| | 2 Vice-Consuln: zu Cephalonia u. Zante. |
| | 1 Consular-Agent zu Zea. |
| 2) In Schweden. | 6) In den Niederlanden. |
| 1 Consul zu Stockholm. | 1 General-Consul zu Amsterdam, |
| 3) In Norwegen. | 1 Vice-Consul zu Rotterdam. |
| 1 Vice-Consul zu Tromsøe. | |
| 4) In Dänemark. | 7) In Belgien. |
| 1 General-Consul zu Kopenhagen. | 1 Consul zu Antwerpen. |
| 1 Vice-Consul zu Helsingör. | |
| 5) In Großbritannien und Irland nebst Inseln. | 8) In Frankreich. |
| 1 General-Consul zu London. | 4 General-Consuln: zu Bordeaux, Havre, |
| 1 Consul zu Liverpool. | Marseille und Paris. |
| 2 Consular-Agenten: zu Guernsey und Plymouth. | 1 Consular-Agent zu Cetta. |
| | Außerdem auf Corsica. |
| | 1 Vice-Consul zu Bastia. |

9) In Portugal.

- 1 Consul zu Lissabon.
- 1 Vice-Consul zu Belem.
- 1 Consular-Agent zu Dporto.

Außerdem auf Madeira.

- 1 Consul zu Funchal.

10) In Spanien.

- 2 General-Consuln: zu Barcelona und Cadix.
- 4 Vice-Consuln zu Cartagena, Corunna, Malaga und Valencia.
- 11) Im Königreiche Sardinien.
- 1 General-Consul zu Genua.
- 1 Consul zu Nizza.

Außerdem
auf der Insel Sardinien.

- 1 Consul zu Cagliari.

12) In Toscana.

- 1 General-Consul zu Livorno.

13) In Lucca.

- 1 Vice-Consul zu Viareggio.

14) Im Kirchenstaate.

- 1 General-Consul zu Ancona.
- 3 Consuln: zu Civitavecchia, Ferrara und Sinigaglia.
- 3 Vice-Consuln: zu Pesaro, Porto-Ferraro und Ravenna.
- 5 Consular-Agenten: zu Cervia, Comacchio, Fermo, Piombino und Rimini.

15) Im Königreiche beider
Sicilien.

- 1 General-Consul zu Palermo.
- 1 Consul zu Neapel.
- 4 Vice-Consuln: zu Girgenti, Messina, Bari und Trapani.
- 1 Consular-Agent zu Brindisi.

16) In der Türkei und deren
Nebenländern.

- 3 Consuln: zu Belgrad, Galacz, Salonichi.
- 4 Vice-Consuln: zu Canea, Dardanelen, Durazzo und Scutari.
- 8 Consular-Agenten: zu Adrianopel, Bukarest, Candia, Jassy, Ibraila, Robosio, Serez und Borna.

Außerdem

in Kleinasien, Syrien und den
asiatischen Inseln.

- 3 General-Consuln: zu Aleppo, Beirut und Smyrna.

- 5 Vice-Consuln: zu Cypern, Damascus, Rhodus, Trapezunt u. Tschesme.

- 1 Consular-Agent zu Tenedos.

17) In Griechenland.

- 1 General-Consul zu Athen.
- 2 Consuln: zu Patras und Santurin.
- 4 Consular-Agenten: zu Calamata, Koron, Nauplia und Piräus.

18) In nordafrikanischen
Plätzen.

- 1 General-Consul zu Alexandria.
- 2 Vice-Consuln: zu Cairo u. Damiette.
- 4 Consular-Agenten: zu Algier, Oran, Tanger und Tripolis.

19) In der nordamerikanischen
Union.

- 2 Consuln: zu Neworleans u. Newyork.
- 1 Vice-Consul zu Philadelphia.
- 1 Consular-Agent zu Boston.

Die Functionen des General-Consuls
für Nordamerika werden von dem öster-
reichischen Geschäftsträger in Washington
versehen.

20) In Brasilien.

- 1 General-Consul zu Rio de Janeiro.
- 7 Vice-Consuln: zu Fortaleza, Para, Pernambuco, Porto-Allegre, Rio-Grande, San Luiz de Maranhao und Santos.

21) Im übrigen Amerika.

- 1 Consul zu Valparaiso.

22) In anderen deutschen
Staaten.

- 5 General-Consuln: zu Danzig, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig und Lübeck.
- 2 Consuln: zu Bremen und Stettin.

Zu diesen 123 auswärtigen Vertretern Oesterreichs kamen um's Jahr 1846 noch einige Agenten, so wie einige damals unbefetzte Consulate später besetzt sein werden.

Das Verzeichniß zeigt schon, in welchen Gegenden Oesterreich die deutschen Handels-Interessen zu vertreten haben wird. Wir meinen, es sind vorzüglich die Orte am mittelländischen und schwarzen Meere. Es geht aber auch daraus hervor, daß für eine Großmacht die Länder der Monarchie doch noch äußerst schwach im etwas entfernten Auslande vertreten sind, und es daher dem stark verschuldeten Oesterreich nur erwünscht kommen kann, wenn außer den Ersparnissen, welche durch einen vollständigen Anschluß an Deutschland, und das Aufheben der 16 Gesandtschaften, die außer den erwähnten fünf General-Consulaten und zwei Consulaten in anderen deutschen Staaten gegenwärtig gehalten werden, erlangt würde, daß seine Völker an Plätzen vertreten wären, wo sie jetzt schutz- und rathlos umherirren, oder ihre Vertreter, selbst zu schwach, die Residenten anderer Nationen um Schutz für sich und die Ihrigen an- gehen müssen.

Schließlich bemerken wir noch, daß im vorhergehenden Verzeichnisse unter den General-Consuln, Consuln und Vice-Consuln auch einige Consulat-Berweser sich befanden, und wir die Agenten nicht von den Consular-Regenten statistisch geschieden haben.

V e r z e i c h n i s s

der preussischen General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Agenten
um das Jahr 1847.

Nur sehr wenige der nachfolgenden auswärtigen Vertreter Preussens werden besoldet. Die meisten sind Kaufleute oder sonstige Privatpersonen, die ihr Amt als eine Nebenbeschäftigung und ein Ehrenamt ansehen, und daher sich auch vielfach nur dann um preussische Unterthanen und deren Eigenthum bekümmern, wenn es ihnen eben zusagt und ihr Hauptgeschäft nicht darunter leidet, welches eine ganz natürliche Folge ihrer kaufmännischen Abhängigkeit ist. Angestellt waren im Jahre 1847:

- | | |
|---|--|
| 1) In Rußland. | 2) In Schweden. |
| 2 General-Consuln: zu Riga und Warschau. | 8 Consuln: zu Carlskrona, Gothenburg, Helsingborg, Landskrona, Malmö, Stockholm, Wisby u. Jstad. |
| 10 Consuln: zu Archangel, Kertsch, Libau, Moskau, Odessa, Narva, Perna, St. Petersburg, Wiburg, und Windau. | 3) In Norwegen. |
| 5 Vice-Consuln: zu Libau, Ahrensburg, St. Petersburg, Kronstadt u. Riga. | 4 Consuln: zu Bergen, Christiania, Christiansand und Tromsøe. |
| | 2 Vice-Consuln: zu Arendal u. Bergen. |

4) In Dänemark.

- 1 General-Consul zu Kopenhagen.
- 4 Consuln: zu Bornholm, Friedrichshaven, Helsingör und Thistedt.
- 2 Vice-Consuln: zu Alsborg u. Kopenhagen.

5) In Großbritannien u. Irland.

- 1 General-Consul zu London.
- 3 Consuln: zu Edinburgh, Leith und Liverpool.
- 46 Vice-Consuln an verschiedenen Plätzen.

Außerdem
auf britischen Besitzungen:

- 8 Consuln: in Britisch-Amerika und Westindien.
- 5 Consuln: zu Gibraltar, Malta, in der Capstadt, in Bandiemenland und auf Neu-Seeland.

6) In den Niederlanden.

- 3 Consuln: zu Amsterdam, Rotterdam und Bliessingen.
- 4 Vice-Consuln: zu Harlingen, Helber, Rotterdam und Terel.
- 2 Consular-Agenten: zu Dortrecht und Schiedam.

7) In Belgien.

- 1 General-Consul zu Antwerpen.
- 3 Consuln: zu Brügge, Gent u. Ostende.

8) In Frankreich.

- 11 Consuln: zu Bordeaux, Cette, Dünkirchen, Havre, Marseille, Montpellier, Nantes, la Rochelle, Rouen, Toulon und St. Valéry.
- 8 Vice-Consuln: zu Boulogne, Brest, Calais, Cette, franz. Pineau, Rochefort, auf den Inseln Oléron und Rhé.
- 8 Consular-Agenten: zu Fécamp, Granville, Honfleur, St. Malo, Marrennes, Rotinat, St. Servan, Bandereluy.

9) In Portugal.

- 2 Consuln: zu Lissabon und Oporto.
- 1 Vice-Consul zu Setubal.

Außerdem
auf den portugies. Besitzungen:

- 2 Consuln: auf Madeira u. St. Miguel.

10) In Spanien.

- 1 General-Consul zu Malaga.
- 3 Consuln: zu Cadix, Corunna und Sevilla.
- 2 Vice-Consuln: zu Puerto Santo Maria und Valencia.
- 1 Consular-Agent zu Bilbao.
- Außerdem 1 Consul zu Havana.

11) In Sardinien.

- 2 Consuln: zu Genua und Nizza.

12) In Toscana.

- 1 Consul zu Livorno.

13) Im Kirchenstaate.

- 3 Consuln: zu Ancona, Civita-Vecchia und Rom.

14) Im Königreiche beider Sicilien.

- 2 Consuln: zu Messina und Palermo.
- 3 Vice-Consuln: zu Girgenti, Licata und Trapani.

15) In der Türkei und den türkischen Nebenländern.

- 2 Consuln: zu Salonich und den Darbanellen.
- 1 Vice-Consul zu Adrianopel.

Außerdem
in den türkischen Nebenländern:

- 1 General-Consul zu Jassy.
- 4 Consuln: zu Bucharest, Smyrna, Jerusalem und auf Cypern.
- 1 Vice-Consul zu Aleppo.

16) In Griechenland.

- 4 Consuln: zu Athen, Nauplia, Patras, und Syra.

17) In nordafrikanischen Plätzen.

- 1 General-Consul zu Alexandria.
- 3 Consuln: zu Algier, Bona und Oran.
- 1 Vice-Consul zu Cairo.

18) In der nordamerikanischen Union.

1 General-Consul zu Newyork.

5 Consuln: zu Baltimore, Charleston, St. Louis, New-Orleans und Philadelphia.

1 Vice-Consul zu New-Bedford.

19) In Mexico.

5 Consuln: zu Mexico, Matamoros, Mazatlan, Tampico u. Vera-Cruz.

20) In Brasilien.

3 Consuln: zu Rio de Janeiro, Bahia und Pernambuco.

2 Vice-Consuln: zu Rio-Grande und Santos.

(Das General-Consulat zu Rio de Janeiro war zur Zeit unbesezt.)

21) Im übrigen Amerika.

7 Consuln: zu Port Republicain, auf Haiti, Guatemala, La Guayra, Puerto-Cabello, Montevideo, Buenos-Ayres und Valparaiso.

22) In deutschen Staaten.

1 General-Consul zu Hamburg.

13 Consuln: zu Bremen, Emden, Flensburg, Frankfurt a. M., Kiel, Leer, Lübeck, Rendsburg, Rostock, Tönningen und Friedrichstadt, Triest, Wismar, Wyl auf Föhr.

5 Vice-Consuln: zu Altona, Brake, Cuxhaven, Glüxstadt u. Hamburg.

3 Consular-Agenten: zu Bremerhaven, Vegesack und Wien.

Außerdem noch 1 Consul in Venedig.

Zu diesen 230 auswärtigen Vertretern Preussens, unter denen 22 sich an andern deutschen Plätzen befinden, sind vielleicht jetzt noch einige Consuln auf im Jahre 1847 unbesezt gewesenen Plätzen hinzuzurechnen.

Wir sehen, daß, während die nördlichen europäischen Gewässer ziemlich genügend mit Consulaten besetzt sind, an den Plätzen des Mittelmeeres, so wie an vielen transatlantischen und ostindischen Plätzen Preussens Vertretung sehr schwach ist. Dazu kommt noch, daß an militairischen Schutz von diesen Repräsentanten gar nicht gedacht werden kann, und so bei jeder Gelegenheit, wo die Interessen preussischer und anderer, besser vertretener Staatsbürger sich kreuzen, beständig die bedauerlichste Schwäche für die preussische Monarchie sich herausstellen muß.

Nur Consuln, die durch feste, sichere Eagen unabhängig von kaufmännischen Verhältnissen gestellt, und fest an die Staatsregierung gekettet sind, können außerdem so mit der Bureaucratie und der executiven Staatsgewalt verschmelzen, daß sie den Character des Regierungssystems sich aneignen, und ihrerseits wieder in die Regionen der höheren Verwaltung, wo Erziehung und Lebensart sonst nicht immer practische Kenntniß des Weltverkehrs und Sinn für denselben einführen, solche Ideen verpflanzen, welche der Regierung nothwendig sind, um mit sicherem Blicke die Verschlingungen des Welthandels betrachten, dem Volke mit Rath und That zu Hülfe kommen, und mit ruhigem Tacte, und Klugheit im Benehmen, für die Würde und das materielle Interesse des Staates zugleich sorgen zu können.

Was wir hier über das preussische Consulatswesen geäußert, findet

sich mit gesteigerten Uebelsständen in den Staatsverwaltungen der nächstfolgenden kleineren deutschen Staaten wieder.

Schließlich bemerken wir noch, daß unter den angeführten preussischen Consular-Agenten sich Privat- und Handels-Agenten mit befinden.

V e r z e i c h n i s s

der hannoverschen General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Agenten
um das Jahr 1847.

- 1) In Rußland.
 - 1 General-Consul zu St. Petersburg.
 - 7 Consuln: zu Archangel, Kronstadt, Libau, Moskau, Odessa, Pernau und Riga.
 - 1 Vice-Consul zu St. Petersburg.
- 2) In Schweden.
 - 3 Consuln: zu Stockholm, Wisby und Jstadt.
- 3) In Norwegen.
 - 5 Consuln: zu Bergen, Christiansand, Gothenburg, Soon und Tromsøe.
 - 1 Vice-Consul zu Bergen.
- 4) In Dänemark.
 - 10 Consuln: zu Aalborg, Friedrichshaven, Helsingör, Horsens, Kopenhagen, Nyborg, Odensee, Randers, Rinkjövbing und Thisted.
 - 2 Vice-Consuln: zu Helsingör und Swanike.
- 5) In Großbritannien und Irland.
 - 1 General-Consul zu London.
 - 33 Consuln: zu Aberdeen, Bristol, Cardiff, Cork, Cowes, Dartmouth, Deal, Dublin, Dundee, Falmouth, Glasgow, Grangemouth, Guernsey, Harwich, Hull, Jersey, Leith, Liverpool, Lynn, Margate, Newcastle, Pensauze, Peterhead, Plymouth, Portsmouth, Ramsgate, Rye, Sully, Sherneß, Southampton, Sunderland, Weymouth und Yarmouth.
 - 1 Vice-Consul zu Dover.

Außerdem auf britischen Besitzungen:

 - 4 Consuln: zu Gibraltar, Malta, Port-Abelalde, Sierra-Leone.
- 6) In den Niederlanden.
 - 4 Consuln: zu Amsterdam, Harlingen, Helber und Rotterdam.
 - 1 Consular-Agent zu Terel.
- 7) In Belgien.
 - 4 Consuln: zu Antwerpen, Brüssel, Gent und Ostende.
- 8) In Frankreich.
 - 1 General-Consul zu Havre.
 - 11 Consuln: zu Bayonne, Bordeaux, Boulogne, Brest, Calais, Cherbourg, Dünkirchen, Marseille, Nantes, Rochefort und Rouen.
 - 4 Vice-Consuln: zu Bordeaux, Cette, Morlaix und Rouen.
- 9) In Spanien.
 - 5 Consuln: zu Barcelona, Cadix, Malaga, San Lucar und Valencia.
 - 2 Vice-Consuln: zu Algesiras u. Ferres.

Außerdem auf spanischen Besitzungen.

 - 3 Consuln: zu Havana, Manilla und Teneriffa.
- 10) In Sardinien.
 - 2 Consuln: zu Genua und Nizza.
- 11) In Toscana.
 - 1 Consul zu Livorno.
- 12) Im Kirchenstaate.
 - 1 Consul zu Civita-Vecchia.
- 13) Im Königreiche beider Sicilien.
 - 3 Consuln: zu Messina, Neapel und Palermo.
- 14) In der Türkei.
 - 1 Consul zu Constantinopel.
- 15) In Griechenland.
 - 1 General-Consul zu Athen.
 - 1 Vice-Consul zu Patras.

- 16) In nordafrikanischen Plätzen.
 2 General-Consuln: zu Algier und Marocco.
 1 Consul zu Tunis.
 1 Vice-Consul zu Syra.
- 17) In der nordamerikanischen Union.
 9 Consuln: zu Baltimore, Charleston, Galveston, Louisville, St. Louis, New-Orleans, New-York, Philadelphia und Pittsburg.
- 18) In Mexico.
 3 Consuln: zu Mazatlan, Mexico und Vera-Cruz.
- 19) In Brasilien.
 5 Consuln: zu Bahia, Pernambuco, Porto-Allegre, Rio de Janeiro, und Rio Grande.
- 20) Im übrigen Amerika.
 1 General-Consul zu Guatemala.
 2 Consuln: zu Carracas und Port au Prince.
 1 Vice-Consul zu Haiti.
- 21) In China.
 1 Consul zu Canton.
- 22) In anderen deutschen Ländern.
 4 General-Consuln: zu Bremen, Hamburg, Leipzig und Tübingen.
 11 Consuln: zu Cuxhaven, Danzig, Hamburg, Königsberg, Lübeck, Memel, Rostock, Stettin, Stralsund, Triest und Wismar.
 5 Vice-Consuln: zu Hamburg, Pillau, Rügenbützel, Rügenwalde und Swinemünde.
- Außer diesen befanden sich noch:
 2 Vice-Consuln: zu Fiume u. Venedig.

Durch diese 162 auswärtig Angestellten könnten wohl an den wichtigsten Punkten, wo Hannoveraner sich niederlassen oder wo der hannoversche Schiffer zu erscheinen pflegt, die Interessen des hannoverschen Landes vertreten werden, wenn die Staatsadministration und die Staatsbürger überhaupt auf diese unbezahlten und unbeschützten Vertreter im Auslande rechnen könnten; unter den bisherigen Zuständen aber kam diese auswärtige Vertretung, die weder über Geld noch Waffengewalt zu gebieten hatte und dem Centralpunkte der Staatsverwaltung ziemlich fern stand, höchst wenig dem hannoverschen Volke zu Gute, war dabei aber dem Schiffer, der zu zahlenden Consulatsgelder wegen, häufig eine Last.

V e r z e i c h n i s s

der mecklenburg-schwerinischen General-Consuln, Consuln und Vice-Consuln um das Jahr 1847.

- 1) In Rußland.
 2 General-Consuln: zu St. Petersburg und Niga.
 1 Consul zu Odessa.
 3 Vice-Consuln: zu Kronstadt, St. Petersburg und Niga.
- 2) In Schweden.
 1 Consul zu Stockholm.
- 3) In Norwegen.
 1 General-Consul zu Bergen.
 3 Consuln: zu Arendal, Gothenburg und Hammerfest.
- 4) In Dänemark.
 2 General-Consuln: zu Helsingör und Kopenhagen.
 2 Consuln: zu Friedrichshaven u. Thisted.

- 5) In Großbritannien und Irland nebst Inseln.
 2 General-Consuln: zu Charlestown u. London.
 3 Consuln: zu Glasgow, Jersey und Leith.
 7 Vice-Consuln: zu Cowes, Dartmouth, Deal, Hull, Leith, Newcastle und Plymouth, außerdem
 1 Consul auf Malta.
- 6) In den Niederlanden.
 1 Consul zu Amsterdam.
- 7) In Belgien.
 2 Consuln: zu Antwerpen und Gent.
- 8) In Frankreich:
 8 Consuln: zu Bordeaux, Brest, Cette, Dinkirchen, Havre, Marseille, Neapel und Rouen.
 1 Vice-Consul zu Bordeaux.
- 9) In Portugal.
 3 Consuln: zu Figueira, Lissabon und Setubal.
 1 Vice-Consul zu Oporto.
- 10) In Spanien.
 3 Consuln: zu Bilbao, Malaga u. Vigo
- 11) In Toscana.
 1 Consul zu Livorno.
- 12) In der nordamerik. Union.
 1 Consul zu Newyork.
- 13) In Brasilien.
 1 Consul zu Pernambuco.
- 14) Im übrigen Amerika.
 1 Consul zu Port-Republicain auf Haiti.
- 15) In andern deutschen Ländern.
 5 Consuln: zu Bremen, Kiel, Rendsburg, Triest und Weplar.

Im Ganzen 56 auswärtige Vertreter Mecklenburgs. — Die meisten Nachtheile dieser, in vieler Beziehung mangelhaften Vertretung erlitten bislang die mecklenburgischen Rhebereien der Städte Rostock und Wismar, deren sehr gut gebaute Schiffe stark in der französischen, mittelländischen und transatlantischen Fahrt außer den kürzeren Fahrten auf der Ost- und Nordsee beschäftigt waren.

V e r z e i c h n i s s

der oldenburgischen General-Consuln, Consuln und Vice-Consuln
 um das Jahr 1847.

- 1) In Rußland.
 4 Consuln: zu Albau, Moskau, St. Petersburg und Riga.
 2 Vice-Consuln: zu Kronstadt und Windau.
- 2) In Schweden.
 1 Consul zu Stockholm.
- 3) In Norwegen.
 3 Consuln: zu Bergen, Christiansand und Drontheim.
- 4) In Dänemark.
 3 Consuln: zu Helsingör, Kopenhagen und Thistedt.
- 5) In Großbritannien und Irland.
 1 General-Consul zu London.
 8 Consuln: zu Cardiff, Charlestown, Cowes, Hull, Leith, Liverpool, Newcastle und Ramsgate.
 Außerdem: 1 Consul auf Gibraltar.
- 6) In den Niederlanden.
 2 Consuln: zu Amsterdam und Rotterdam.
- 7) In Belgien.
 1 General-Consul zu Antwerpen.

8) In Frankreich.

- 1 General-Consul zu Havre.
- 3 Consuln: zu Bordeaux, Boulogne u. Cette.
- 3 Vice-Consuln: zu Caen, Dieppe und Rouen.

9) In Portugal.

- 2 Consuln: zu Lissabon und Oporto.
- 1 Vice-Consul zu Lissabon.

10) In Spanien.

- 1 Consul zu Madrid.
- 1 Vice-Consul zu Almeria.
- Außerdem. 1 Consul in Havana.

11) In Sardinien.

- 1 Consul zu Genua.

12) Im Königreiche beider Sicilien.

- 1 Consul zu Messina.

13) In der nordamerikanischen Union.

- 3 Consuln: zu Baltimore, New-Orleans und New-York.

14) In Brasilien.

- 2 Consuln: zu Bahia und Pernambuco.

15) In anderen deutschen Ländern.

- 2 General-Consuln: zu Hamburg und Stettin.
- 8 Consuln: zu Bremen, Danzig, Königsberg, Lübeck, Memel, Stralsund, Tönningen und Triest.

Ein Blick auf die früher im ersten Abschnitte dieses Buches mitgetheilten Hauptverkehrsplätze für oldenburgische Schiffe zeigt, daß diese 56 auswärtigen Vertreter des oldenburgischen Staates sich in den Gegenden befinden, wo die oldenburger Flagge regelmäßig zu erscheinen pflegt, wie an englischen Kohlen- u. a. Plätzen, an französischen Weinplätzen, an russischen und preussischen Getreide- und Holzplätzen, an norwegischen Plätzen u. s. w.; daß die Schiffe in der I. F. am Mittelmeere und an transatlantischen Plätzen aber selten einen nationalen Consul treffen; bei dem Aufschwunge aber, den die oldenburgische Rheberei durch den Bremer Handel und durch den Wallfischfang und Robbenschlag in den größeren Schiffsgattungen in den letzten Jahren genommen hat, ist eine ausgedehntere und kräftigere Vertretung als bislang durchaus nothwendig.

V e r z e i c h n i s s

der Hamburgischen General-Consuln, Consuln, Consuls-Verweser und Vice-Consuln um das Jahr 1847.

1) In Rußland.

- 5 Consuln: zu Archangel, Moskau, Odessa, St. Petersburg, Wyburg.
- 1 Vice-Consul zu Kronstadt.

2) In Schweden.

- 1 General-Consul zu Stockholm.
- 1 Consul zu Gothenburg.

3) In Norwegen.

- 1 General-Consul zu Christiania.
- 11 Vice-Consuln: zu Alesund, Arendal, Bergen, Christiansand, Christiansund, Drontheim, Farsund, Hammerfest, Mandal, Stavan-ger und Tromsøe.

4) In Dänemark.

- 1 hant. General-Consul zu Kopenhagen.
- 3 Vice-Consuln zu Helsingör, Hjørring, und Kopenhagen.

Außerdem:

- 1 Consul auf St. Thomas.

5) In Großbritannien und Irland nebst Inseln.

- 1 General-Consul zu London.
- 1 Consul zu Dublin.
- 26 Vice-Consuln an verschied. Plätzen.
- 1 Vice-Consul-Adjunct zu Portsmouth.
- 1 Consular-Agent zu Sunderland.

Außerdem
auf britischen Besitzungen.

- 13 Consuln: zu Port Adelaide, Bombay, Calcutta, Capstadt, Free-town, Gibraltar, Grahamstown (Afrika), St. Helena, Mauritius, Nassau, auf den Bahama-Inseln, Duebeck, Sidney und Singapore.
- 1 Consulars-Verweser in Sierra Leone.
- 1 Consulars-Vertreter zu Calcutta.
- 1 Consular-Agent zu Duebeck.
- 1 Vice-Consul auf St. Helena.

6) In den Niederlanden.

- 1 General-Consul zu Amsterdam.
- 1 Vice-Consul zu Harlingen.

Außerdem. 1 General-Consul zu Batavia.

7) In Belgien.

- 1 hant. General-Consul zu Antwerpen.
- 1 Vice-Consul zu Ostende.

8) In Frankreich.

- 10 Consuln: zu Bayonne, Bordeaux, Boulogne, Brest, Montpellier, Dünkirchen, Havre, Marseille, Nantes und Rouen.
- 2 Vice-Consuln: zu Cherbourg und Morlaix.

Außerdem. 1 Consul zu Algier.

9) In Portugal.

- 1 hant. General-Consul zu Lissabon.
- 4 hant. Vice-Consuln: zu Faro, Figueira, Porto und Setubal.

Außerdem auf portugies. Besitzungen.

- 1 Vice-Consul auf Madeira.
- 3 hant. Vice-Consuln: zu Fayal, St. Miguel und Terceira.

10) In Spanien.

- 1 General-Consul zu Madrid.
- 4 Consuln: zu Alicante, Barcelona, Cadix und Malaga.
- 3 Vice-Consuln: zu Bilbao, Cadix und Corunna.

Außerdem auf spanischen Besitzungen.

- 6 Consuln: zu Havana, Manilla, Matanzas, Mayaguez, San Jago de Cuba, Sta. Cruz auf Teneriffa.
- 2 Consulars-Verweser zu Havana und St. Croix.

11) In Sardinien.

- 1 hant. General-Consul zu Genua.
- 1 Consul zu Nizza.
- 1 hant. Vice-Consul zu Genua.
- 1 Vice-Consul zu Finale.

12) In Toscana.

- 1 General-Consul zu Livorno.

13) In beiden Sicilien.

- 2 Consuln: zu Messina und Neapel.

14) In Griechenland.

- 1 Consul zu Syra.

15) In der nordamerikanischen Union.

- 2 General-Consuln: zu Baltimore und Philadelphia.
- 7 Consuln: zu Baltimore, Boston, Charleston, Mobile, Neworleans, Newyork und Richmond.
- 1 Vice-Consul zu Alexandria in Virginien.

16) In Mexico.

- 5 Consuln: zu Mazatlan, Mexico, Tabasco, Tampico und Vera-Cruz.
- 2 Consulars-Verweser: zu Mazatlan und Tampico.

17) In Brasilien.

- 1 General-Consul zu Rio de Janeiro.
 1 Consulat-Verweser zu Bahia.
 9 Vice-Consuln: zu Desferro, Maceto, Maranhao, Maroim, Para, Pernambuco, Porto-Allegre, Rio Grande und Santos.

18) Im übrigen Amerika.

- 1 General-Consul zu Guatemala.
 10 Consuln: zu Angostura, Buenos-Ayres, Guayaquil, La Guayra, Lima, Maracaibo, Montevideo,

Puerto-Cabello, Port Republicain, Valparaíso.

- 8 Consulat-Verweser: zu Angostura, Buenos-Ayres, Guayaquil, Lima, Maracaibo, Montevideo, Puerto-Cabello und Port Republicain.

19) In andern deutschen Ländern.

- 3 Consuln: zu Elbing, Stettin und Triest.

- 1 Consular-Agent zu Swinemünde.

Außer diesen: 1 Consul zu Venedig.

Im Ganzen 175 auswärtige Vertreter des Hamburgischen Staates, außer den rein diplomatischen Abgesandten.

Aus der Instruction für die Hamburgischen Consuln nach dem Reglement vom 28. Octbr. 1842, erwähnen wir nur Folgendes:

Ad. § 3.

Im Allgemeinen besteht die Pflicht des Consuls darin, in seinem Consulat-Districte nach besten Kräften Alles zu thun und wahrzunehmen, was zur Sicherheit und Förderung der Hamburgischen Handlung und Schifffahrt dienen kann.

Ad § 6.

Der Consul ist verpflichtet, Hamburgischen Angehörigen, wenn es gewünscht wird, in seinem Consulat-Districte seinen Beistand und Rath zu gewähren.

Ad § 7.

Im Fall von Schiffbrüchen oder sonstigen Schäden Hamburgischer Schiffe ist der Consul, sofern die Signer derselben dort einen besondern Correspondenten nicht haben sollten, verpflichtet, sich des Schiffes, der Ladung und der Mannschaft nach besten Kräften anzunehmen, und dafür als gewissenhafter Beamter Sorge zu tragen. Ueber die Aussagen der Capitaine und der Mannschaft, wegen erlittener Schäden, hat er ein Protokoll aufzunehmen und dem Capitain eine Ausfertigung desselben unter dem Consulat-Siegel zu erteilen.

Ad § 8.

So auch hat der Consul eventuell für erkrankte und verunglückte Hamburgische Schiffleute Sorge zu tragen, und zu ihrem Unterkommen und nach Umständen ihrer Rückkehr nach Hamburg, oder ihrem sonstigen Weiterkommen behülflich zu sein.

Ad § 9.

Bei dem Sterbefalle eines in dem Consulat = Bezirke befindlichen Hamburgers hat der Consul, wenn die Erben abwesend sind und dort keinen Bevollmächtigten haben, sich des Nachlasses, was Aufzeichnung, Verwaltung, Regulirung und Sicherstellung anbetrifft, anzunehmen.

Ad § 10.

Der Consul muß den Capitain seiner Nation bei der Verhaftung eines straffälligen oder entlaufenen Matrosen unterstützen.

Ad § 11.

Dem Consul steht eine Jurisdiction hinsichtlich dortiger, Hamburgischer Angehörigen, so wie eine Uebung von Jurisdictionenacten soweit zu, als die dortigen obrigkeitlichen Behörden durch Ablehnung ihrer eigenen Competenz ihn dazu unaufgefordert veranlassen, und eine Verweisung vor die Hamburgischen Gerichte durch die Umstände verhindert wird.

Ad § 12.

Kein Hamburger ist gezwungen, sich an das Hamburgische Consulat zu wenden und sich der Hülfe desselben zu bedienen.

Ad § 13.

Der Consul ist verpflichtet, nach dem Schlusse jedes Jahres einen Hauptbericht dem Senate einzusenden, enthaltend:

- a) eine Liste der im Laufe des Jahres eingelaufenen Hamburgischen und unter fremder Flagge von Hamburg gekommenen, so wie der nach Hamburg expedirten Schiffe, nebst einer Angabe des Tonnengehaltes, der Bemannung, des Bestandes und des Werthes der eingebrachten und mitgenommenen Ladung, so weit nämlich solche Angaben durch Mittheilungen der Zollbehörden oder sonst zu ermitteln sind;
- b) einen Bericht über den Gang des dortigen Handels im Allgemeinen nebst Anlage der verschiedenen officiellen Tabellen oder sonstigen Publicationen über den dortigen Handelsverkehr;
- c) einen Bericht über den Vertrieb Hamburger Exporte insbesondere, nebst Anlage der betreffenden jährlichen Handelsberichte angesehener Handelshäuser.
- d) einen detaillirten Bericht über die im Laufe des Jahres eingetretenen Veränderungen hinsichtlich des Tarifs der Eingangs- und Ausgangszölle, der Hafen- und Schiffsungelder, der Einfuhr- und Ausfuhrverbote, sowie auch hinsichtlich der sonstigen, den Handel und die Schifffahrt betreffenden Gesetzgebung. Erscheint ein besonderer Abdruck der Handels- und Zollgesetze, oder eine Publication über die Schifffahrt betreffende Einrichtungen, so ist solches regelmäßig einzusenden.

Ad § 14.

Der Consul ist aber auch in der Zwischenzeit verbunden, wichtige Vorfälle, wie Ausbruch epidemischer Krankheiten oder Feindseligkeiten einzuberichten und sich betreffende Instructionen zu erbitten.

Ad § 18.

Der Consul hat für die Beforgung seiner Consulatsgeschäfte und der ihm vom Senate in Bezug auf das Hamburgische Handelsinteresse etwa zu ertheilenden besonderen Aufträge keinerlei Vergütung (außer in den baaren Auslagen) weder vom Staate noch von dessen Angehörigen in Anspruch zu nehmen, und ist es ihm in letzterer Hinsicht untersagt, unter irgend einem Vorwande Consulatgebühren oder sonstige Abgaben von Angehörigen der Stadt oder deren Schiffen zu erheben.

Diese sind etwa die Hauptverpflichtungen, welche der Hamburgische Senat den von ihm auswärtig angestellten Consuln auferlegt. Alle betreffen wahre Lebensfragen des Handels unserer schönsten, deutschen Handelsstadt, alle betreffen die wichtigsten Interessen deutscher Staatsbürger, und doch wie wenig kann diese Staatsregierung sicher darauf rechnen, daß den Obliegenheiten jener auswärtig Angestellten immer getreulich nachgekommen wird, die als gänzlich Unbefohlene nichts von ihrer Staatsregierung haben, als die Ehre Hamburgischer Vertreter zu sein, einen Ehrenposten, welcher ihnen, so lange sie ihn bekleiden, nur höchstens einige Immunitäten und Befreiungen von Communallasten, wie lästiger Ehrenämter u., gewährt, dessen Verlust sie aber bei jedem Zurückkommen im Kaufmannsgeschäfte, bei Fallissementen u. s. w. unzweifelhaft zu gewärtigen haben.

Wie häufig kommen so die eigenen kaufmännischen Interessen und die Pflichten eines Consuln in Widerstreit mit einander, und die Erfahrung lehrt, daß manchmal das Interesse der Nationalen dem Privatinteresse der Consuln nachstehen mußte, ja uns ist selbst ein Fall bekannt, wo von einem Consul falsche Verklarungen über angeblich havarirte Gegenstände im Interesse seines Hauses eingesandt und nun die Affecuradeure zu Einzahlungen veranlaßt wurden, die jedes rechtlichen Grundes entbehrten. Die Ehrenhaftigkeit der meisten Consuln, die in der Regel Chefs der respectabelsten Handelshäuser sind, bürgt zwar dem Staate und dem Publico, daß dergleichen grobe Betrügereien zu den seltensten Fällen gehören, aber Arbeit und Lohn müssen immer in einem richtigen Verhältnisse zu einander stehen, wenn die Arbeit mit Liebe und

Sorgfalt gethan werden soll, und der Staat, der seine Diener nicht lohnt und viele Dienste verlangt, kann nimmer Anspruch auf eine gute Geschäftsführung machen. Wenn selbst für Hamburg die bestehenden Consulats-Einrichtungen für höchst ungenügend gehalten werden müssen, wie viel größer werden die Nachtheile derjenigen deutschen Staaten sein, welche dem großen Seeverkehre entfernter sind als Hamburg, und denen darum auch die Controle über ihre auswärtig Angestellten so viel schwieriger gemacht wird.

Die beste Controle über einen Staatsdiener liegt übrigens immer in seiner eigenen Furcht, einen angemessenen und sicheren Lebensunterhalt durch Vernachlässigung seines Amtes zu verlieren, die übrigen Controlen sind meist von sehr geringem Erfolg, machen die oberste Verwaltung bei den Subalternen unangenehm und lästig, ohne die Amtsthätigkeit der Letzteren zu erhöhen.

Der Mensch bleibt unter allen Verhältnissen Mensch und sinkt nie zur Maschine herab. Er will arbeiten um zu leben, aber mag nicht leben nur um zu arbeiten, er will auch die Früchte seiner Arbeit genießen. Darum müssen die Vertreter deutscher Staaten und deutscher Bürger im Auslande gut vom Staate besoldet sein und durch diese Besoldung an die Staatsverwaltung, welche die Handelsinteressen der Deutschen wahrzunehmen hat, gekettet werden. Daß aber die einzelnen Staaten und so auch Hamburg die ihren Bürgern nöthigen auswärtigen Vertreter nicht für sich allein angemessen besolden können, lehrt schon ein Blick auf die vorhin mitgetheilte Anzahl derselben. Dem besoldeten, nicht von anderweitigen Geschäften stark in Anspruch genommenen Consul wird es außerdem auch leichter gemacht, sich alle die Eigenschaften zu erwerben, um nothwendigen Anforderungen, wie sie u. A. die Staatsverwaltung der Handelsstadt Hamburg macht, genügen zu können.

V e r z e i c h n i s s

der Preussischen General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und
Handels-Agenten um das Jahr 1847.

1) In Rußland.	3) In Norwegen.
5 Consuln: zu Moskau, Odessa, St. Petersburg, Riga und Wyburg.	1 Consul zu Tromsøe.
1 Vice-Consul zu Kronstadt.	7 Vice-Consuln: zu Arendal, Bergen, Christiansand, Christiansund, Drontheim, Farsund und Stavanger.
2) In Schweden.	1 Mandatar zu Kragerøe.
1 Consul zu Stockholm.	

4) In Dänemark.

- 1 Hanseat. General-Consul zu Kopenhagen.
- 1 Consul zu Helsingör.
- 1 Vice-Consul zu Kopenhagen.

Außerdem:

- 1 Consul zu St. Thomas.

5) In Großbritannien und Irland nebst Inseln.

- 1 General-Consul zu London.
- 1 Consul zu Leith.
- 17 Vice-Consuln: an verschiedenen Plätzen.

Außerdem auf britischen Besitzungen:

- 7 Consuln: zu Adelaide (Südaustralien), Capstadt, Port Elizabeth, (Mogoa-Bay), Freetown (Sierra-Leona), Gibraltar, St. Helena und Nassau (Bahama-Insel).

6) In den Niederlanden.

- 2 Consuln: zu Amsterdam u. Rotterdam.

7) In Belgien.

- 1 Hanseat. General-Consul zu Antwerpen.
- 1 Vice-Consul zu Ostende.

8) In Frankreich.

- 8 Consuln: zu Bayonne, Bordeaux, Boulogne, Brest, Cette, Dünkirchen, Havre und Nantes.

Außerdem:

- 1 Consul zu Algier.

9) In Portugal.

- 1 Hanseat. Consul zu Lissabon.

10) In Spanien.

- 3 Consuln: zu Bilbao, Cadix u. Malaga.

Außerdem auf spanischen Besitzungen:

- 5 Consuln: zu Aguadilla (Portorico), Havana, San Jago de Cuba, Matanzas u. Drotava (Teneriffa).

11) In Sardinien.

- 1 Hanseat. General-Consul zu Genua.
- 1 Hanseat. Vice-Consul daselbst.

12) Im Königreiche beider Sicilien.

- 1 Consul zu Messina.

13) In der Türkei und den türk. Nebenländern.

- 1 Consul zu Smyrna.

Die Geschäfte eines General-Consuls versteht der hanseatische Geschäfts-Kanzler zu Constantinopel.

14) In Griechenland.

- 1 Consul zu Syra.

15) In der nordamerikanischen Union.

- 1 General-Consul zu Baltimore.
- 9 Consuln: zu Alexandria, Charleston, Galveston, St. Louis, New Orleans, New York, Philadelphia, Richmond und Savannah.

16) In Mexico.

- 1 Consul zu Veracruz.

17) In Brasilien.

- 1 General-Consul zu Rio de Janeiro.
- 1 Consul zu Pernambuco.
- 3 Vice-Consuln: zu Porto-Allegre, Rio Grande und Santos.

18) Im übrigen Amerika.

- 2 General-Consuln: zu Guatemala und La Guayra.
- 7 Consuln: zu Angostura, Buenos-Ayres, Cap-Haiti, Montevideo, Port-Republicain, Talcahuano und Valparaiso.
- 2 Vice-Consuln: zu San José (Costarica) und Puerto Cabello.

19) Auf den Sandwich-Inseln.

- 1 Consul zu Honolulu auf Oahu.
- 1 Vice-Consul zu Lahaina auf Maui.

20) In anderen deutschen Ländern.

- 1 Consul zu Triest.

Wir sehen durch diese 103 auswärtigen Handelsvertreter der Stadt Bremen die Bremischen Handels- und Schifffahrtsinteressen nach den Richtungen hin, die wir in früheren Capiteln bei der Bremer Marine und dem Bremer Handel erwähnt haben, vertreten, wobei wir uns des nord-amerikanischen Baumwollen- und Tabacksgeschäftes, der Auswanderer-verschiffung dorthin, des westindischen und südamerikanischen Zucker- und Caffee-Geschäftes, so wie der Wallfischerei in der Südsee, als solchen Branchen, in denen der Bremer Kaufmann und Rheder stark beschäftigt ist, erinnern werden. Uebrigens finden sich bei dem Bremer Consulatswesen dieselben Mängel wieder, welche wir bei den Vorgenannten gerügt haben.

V e r z e i c h n i s s

der Lübeckischen General-Consuln, Consuln und Vice-Consuln
um das Jahr 1847.

- | | |
|---|--|
| 1) In Rußland. | 6) In den Niederlanden. |
| 4 Consuln: zu Moskau, Odessa, St. Petersburg und Wyburg. | 1 General-Consul zu Amsterdam. |
| 1 Hanseat. Vice-Consul zu Kronstadt. | 7) In Belgien. |
| 2) In Schweden. | 1 Hanseat. General-Consul zu Antwerpen. |
| 1 General-Consul zu Stockholm. | 1 Hanseat. Vice-Consul zu Ostende. |
| 3) In Norwegen. | 8) In Frankreich. |
| 1 Consul zu Christiania. | 1 Hanseat. Consul zu Bayonne. |
| 10 Vice-Consuln: zu Aerndal, Bergen, Christiansand, Christiansund, Drontheim, Fuhrsand, Fredericksstadt, Mandal, Stavanger und Tromsøe. | 7 Consuln: zu Bordeaux, Boulogne, Brest, Cette und Montpellier, Dünkirchen, Havre und Rouen. |
| 1 Consulat-Mandatar zu Krageroe. | 1 Consulats-Verweiser zu Marseille. |
| 4) In Dänemark. | 2 Vice-Consuln: zu Bordeaux u. Morlaix. |
| 1 Hanseat. General-Consul zu Kopenhagen. | Außerdem: |
| 1 Consul zu Helsingör. | 1 Hanseat. Consul zu Algier. |
| 1 Hanseat. Vice-Consul zu Kopenhagen. | 9) In Portugal. |
| 1 Vice-Consul zu Helsingör. | 1 Hanseat. General-Consul zu Lissabon. |
| 5) In Großbritannien und Irland nebst Inseln. | 7 Hanseat. Vice-Consuln: zu Belém, Cascaes, Faro, Figueira, Lissabon, Oporto und Setubal. |
| 1 Hanseat. General-Consul zu London. | Außerdem |
| 1 Consul zu Dublin. | auf den azorischen Inseln: |
| 27 Vice-Consuln: an verschied. Plätzen. | 3 Hanseat. Vice-Consuln: zu Fayal, St. Miguel und Terceira. |
| Außerdem | 10) In Spanien. |
| auf britischen Besitzungen. | 1 Hanseat. Consul zu Malaga. |
| 1 Hanseat Consul in der Capstadt. | 1 Consul zu Bilbao. |
| 2 Consuln: zu Gibraltar u. St. Helena. | |

11) In Sardinien.

- 1 Hanseat. General-Consul zu Genua.
1 Hanseat. Vice-Consul daselbst.

12) In Toscana.

- 1 General-Consul zu Livorno.

13) Im Königreiche beider Sicilien.

- 1 Consul zu Messina.

14) In der Türkei.

- 2 Hanseat. Vice-Consuln: zu Dardanellen und Gallipoli.

15) In der nordamerikanischen Union.

- 3 Consuln: zu Galveston, Neworleans und Newyork.

16) In Mexico.

- 2 Consuln: zu Mazatlan u. Veracruz.

17) In Brasilien.

- 1 General-Consul zu Rio de Janeiro.
3 Vice-Consuln: zu Pernambuco, Rio Grande und Santos.

18) Im übrigen Amerika.

- 1 General-Consul zu Guatemala.
1 Hanseat. Consul zu Angostura.
1 Consul zu Montevideo.

19) In anderen deutschen Ländern.

- 1 General-Consul zu Hannover.
2 Consuln: zu Stettin und Triest.
1 Vice-Consul zu Swinemünde.
Außer diesen: 1 Consul zu Venedig.

Im Ganzen 105 auswärtige Vertreter, welche der Lübeckische Staat außer den mit den übrigen Hanseaten gemeinschaftlichen diplomatischen Gesandtschaften zu Paris und Constantinopel in anderen Staaten angestellt hat.

Die Hansestädte, die natürlichen Leiter des deutschen Seehandels, die Vertreter der Interessen des deutschen Inlandes an den deutschen Küsten, sie, welche die entferntesten, überseeischen Pläze mit deutschen Handels-Etablissements besetzt haben, mußten schon lange die Ohnmacht unserer bisherigen auswärtigen Vertretung schwer empfinden, ihnen mußte es klar werden, daß durch die Auflösung unseres deutschen Consulatswesens in die Repräsentantenschaften der einzelnen deutschen souverainen Staaten unsere Kräfte zer Splittert wurden, und für unsere materiellen Interessen nicht so gesorgt werden konnte, wie es heut' zu Tage einem Volke nöthig ist, das sich Großmächten an die Seite stellen, und seine Angehörigen schützen und ernähren will. Die Hansestädte waren darum auch die Ersten, welche an eine Verschmelzung deutscher Gesandtschaften dachten. Sie vereinigten vielfach ihre einzelnen Consulat-Mandate in derselben Person, und stellten im Laufe der Zeit gemeinschaftliche hanseatische Consuln an, so bemerken wir unter den vorhin mitgetheilten Consulaten 6 hanseatische General-Consuln zu Antwerpen, Genua, Guatemala, Kopenhagen, Lissabon und London; 5 hanseatische Consuln zu Algier, Angostura, Bayonne, Capstadt, Malaga, und 12 hanseatische Vice-Consuln zu Belem, Faro, Fayal, Figueira, Genua, Kronstadt, Lissabon, St. Miguel, Dporto, Ostende, Setubal und Terceira.

In nachstehender Tabelle stellen wir nun der Uebersichtlichkeit wegen die vorgenannten Vertreter deutscher Küstenstaaten zusammen, in welcher wir zuerst die Vertreter dieser Staaten in den außerdeutschen Reichen, in denen wir regelmäßig mehrere dieser Staaten repräsentiert finden, auführen, dann einige zerstreute ausländische Consulatplätze erwähnen und diesen endlich die Vertreter deutscher Uferstaaten an anderen deutschen Plätzen folgen lassen.

In	Vertreter								Summa.
	Oesterreichs	Preussens	Sannovers	Mecklenburgs	Sachsenburgs	Hamburgs	Bremens	Lübeds	
Rußland	8	17	9	6	6	6	6	5	63
Schweden	1	8	3	1	1	2	1	1	18
Norwegen	1	6	6	4	3	12	9	12	53
Dänemark	2	7	12	4	3	5	4	4	41
Großbritannien u.	10	63	39	13	10	47	26	32	240
Holland	2	9	5	1	2	3	2	1	25
Belgien	1	4	4	2	1	2	2	2	18
Frankreich	6	27	16	9	7	13	9	12	99
Portugal u.	4	5	—	4	3	9	1	11	37
Spanien u.	6	8	10	3	3	16	8	2	56
Sardinien	3	2	2	—	1	4	2	2	16
Toscana	1	1	1	1	—	1	—	1	6
Kirchenstaat	12	3	1	—	—	—	—	—	16
beiden Sicilien	7	5	3	—	1	2	1	1	20
Türkei u.	24	9	1	—	—	—	1	2	37
Griechenland	7	4	2	—	—	1	1	—	15
Nordafrika	7	5	4	—	—	—	—	—	16
Nordamerika	4	7	9	1	3	10	10	3	47
Mexico	—	5	3	—	—	7	1	2	18
Brasilien	8	5	5	1	2	11	5	4	41
dem übrig. Amerika ..	1	7	4	1	—	19	11	3	46
Summa ...	115	207	139	51	46	170	100	100	928
Ganton	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Fiume	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Lucca	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Sandwich-Inseln	—	—	—	—	—	—	2	—	2
Venedig	—	1	1	—	—	1	—	1	4
Deutschland	7	22	20	5	10	4	1	4	73
Total	123	230	162	56	56	175	103	105	1010

Bei der Betrachtung dieser tabellarischen Uebersicht wird man sich

an das erinnern, was wir bei der speciellen Abhandlung der einzelnen Consulatsschaften gesagt, und wird zu beurtheilen vermögen, ob diese 1010 Vertreter deutscher Küstenstaaten Repräsentanten von Deutschlands Stärke oder Deutschlands Schwäche, von Deutschlands Einheit oder Zerrissenheit, von einer gesunden oder kränklichen Handelspolitik waren. — Mit diesen 1010 Vertretern ist aber keinesweges die Reihe deutscher stehender Gesandtschaften geschlossen, sondern ihnen folgen noch zahlreiche Consule und Agenten deutscher Binnenländer, ihnen geht voraus ein stolzes Corps diplomatischer Minister-Residenten und Geschäftsführer.

So hält

	in Deutschland	im Auslande	Zusammen	
Oesterreich	19	22	41	Gesandtschaften
Preußen	13	17	30	"
Hannover	8	7	15	"
Mecklenburg	4	—	4	"
Oldenburg	3	—	3	"
Hamburg	3	4	7	"
Bremen	1	3	4	"
Lübeck	1	3	4	"

Ob Dieses oder Jenes in der ganz neuesten Zeit in diesen diplomatischen Vertretungen sich geändert, lassen wir dahin gestellt sein, bemerken aber nur noch, daß diese zuletzt genannten diplomatischen Repräsentanten von ihren Mandanten, im Gegensatz zu ihren mehr merkantilischen Collegen meistens sehr gut bezahlt werden, und so dem Gemeinwesen sehr viel Geld kosten. In wie weit sie beizubehalten sind oder nicht, kümmert uns hier nur in so weit, als wir die Gelder, welche durch eine Vereinfachung der diplomatischen Vertretung deutscher Länder vacant würden, auf unsere merkantilische Vertretung verwendet sehen möchten.

Betrachten wir mit klaren Augen die schwachen Punkte unserer auswärtigen Vertretung, und suchen wir sie durch Repräsentanten unseres deutschen Bundesstaates im Auslande zu verbessern, um als großes einheitlich starkes Deutschland dazustehen.

Wohlstand im Innern und Macht nach Außen werden dann zu der öffentlichen Befriedigung führen, welche das Regieren so angenehm und das Gehorchen so leicht macht.

Wo Kraft und Würde zu erlangen steht, bringt der durch freie Staats-Institutionen veredelte Mensch gern die nöthigen Opfer. Wo seine Interessen richtig aufgefaßt und gehörig wahrgenommen werden, theilt der verständige Mann gern seine Privatkräfte der Staatsregierung mit, denn er hat die Ueberzeugung, daß sein so hingegebenes Capital wieder zu seinem eigenen Nutzen angelegt werde.

Möge doch recht bald der Tag erscheinen, wo wir von Deutschland sagen können, es ist ein Einiges geworden, durch die Gleichheit der politischen Rechte, welche seine Bewohner umschließt, es ist ein Einiges geworden durch das Zusammenwirken aller seiner Staaten und Stände, welche durch rechte Erkennung ihrer politischen Stellung und durch gegenseitige Mittheilung ihrer verschiedenen Kräfte, das deutsche Gemeinwesen fördern und das deutsche Reich kräftig nach Innen und nach Außen machen wollen.

Wir schließen diese Schrift mit dem aufrichtigen Wunsche, dem deutschen Volke ein volksthümliches Buch geliefert zu haben. Wir gaben in demselben nur die äußeren Skizzen des allgemeinen Welthandels und der Handelspolitik Deutschlands und seiner auswärtigen Handelsfreunde und Concurrenten, um nicht zu weitläufig zu werden und die Leser nicht zu ermüden.

Möge es uns gelungen sein, den geneigten Lesern ein richtiges Bild des Seehandels, der Seeschiffahrt und der Handelspolitik vom vorurtheilsfreien, deutsch-nationalen Standpunkte aus gezeigt zu haben. Mögen unsere Vorschläge für die zukünftige Ordnung unserer deutschen Handels-, Gewerbs- und Schifffahrtsverhältnisse einiger Beachtung nicht unwerth gehalten werden.

Wer das redliche Streben eines deutschen Mannes, an der Größe und dem Ansehn seiner Nation mit zu arbeiten, darin erblicken will, wird uns weder der Parteilichkeit beschuldigen, wo wir uns verpflichtet fühlten, die Mängel unserer bisherigen Staatswirthschaft aufzudecken, noch uns anmaßend nehmen, wo wir nach den besten Kräften und Einsichten, wie wir sie besaßen, Vorschläge zur Abhülfe derselben machten.

Wir übergeben unser Werk dem deutschen Volke mit der Bitte um nachsichtige Beurtheilung desselben und gerechte Würdigung unserer Bestrebungen.

Verzeichniß

der in diesem Buche vorgekommenen

Gemäße, Gewichte und Münzen.

Gemäße und Gewichte der verschiedenen Länder und Plätze.

Alm, $1\frac{1}{2}$ A. = 1 Orbst.

Almuda von Portugal und Brasilien, 1 A. = 2 Alqueiras.

" 26 A. Wein von Lissabon = ca. 1 Pipe.

" 26 A. Del von Lissabon = ca. 1 Pipe.

Alqueira von Portugal, 1 A. = 6 Canhabas. — 2 A. = 1 Almuda.

" oder Alquir Paddy von Brasilien = 45 Bras. W.

Anker, 4 A. = 1 Alm. — 6 Ank. = 1 Orbst.

Arroba, 1 A. = 32 Bras. W. = 32 Port. W. = 25 Span. W.

" 30 A. Wein = 1 Pipe oder Both.

Arbine in Aegypten, 1 A. Getreide = 168 Dka oder 429 Hamb. W.

Berkowiz von Rußland, 1 B. = 10 Pud oder 400 Ruß. W.

Bismer-W von Norwegen, 1 BW = 12 Norw. W.

Both, 1 B. = 1 Pipe.

Bushel, 1 B. = 2 Tons von Großbritannien u. Nordamerika. — 80 B. = 1 Last.

Cassiti vom Mittelmeere, 40 C. Del = 3 Salma oder 1 Pipe.

Canhabas von Portugal, = ca. 1 Best. in Hamburg.

Cantar von Aegypten, 1 C. = 36 Dka oder 100 Rottuli oder 100 W.

" " Cismé und Smyrna, 1 C. = 44 oder 45 Dka oder 100 W.

" " Genua, 1 C. = 100 Rottuli oder 150 W.

" " Neapel, 1 C. = 100 Rottuli oder $277\frac{1}{2}$ W.

" 1 C. grosso v. Sicilien = 100 Rottuli = $277\frac{1}{2}$ W.

" 1 C. sottile " " = 100 " = 250 W.

Centinajo von den Ionischen Inseln, 1 C. = 100 W.

Centner im Allgemeinen = 100 W.

" von England siehe Hunderd Weicht.

" " Preußen = 100 W.

" " Hannover = 100 W.

" " Mecklenburg = 112 W.

" " Hamburg = 112 W.

Centner von Lübeck = 112 \mathcal{R} .

" " Portugal und Brasilien = 1 Quintal.

" " Spanien = 1 Quintal.

" Decimal-Gewicht von Frankreich = 100 Kilogramm.

" in Triest = 100 Wiener \mathcal{R} .

Cent-Weicht siehe Hunderd Weicht.

Chalbron, Steinkohlen, 1 C. = ca. 5936 \mathcal{R} oder 53 Ctw.

Covado, 1 C. = $1\frac{1}{2}$ Hamburger Ellen.

Decher, 1 D. = 10 Stück Felle.

Drüm mit, 8 D. Getreide = 1 Last. — 1 D. = 12 Scheffel.

Eimer, 3 Preuß. C. = 1 Drh. — 2 Preuß. C. = 1 Mhm oder 4 Anker.

" 1 Ruß. C. s. Pedro.

Faß, Hamburger. Getreide, 60 Faß = 1 Last.

Gallons, 50 imp. or new G. Wein und Brantwein von Großbritannien und Irland = 1 Drhst oder $\frac{1}{2}$ Pipe. — 63 G. oder 1 Quarter Del und Thran daher = 1 Drhst. — 252 G. oder 1 Tun Del und Thran daher = 2 Pipen oder 4 Drhst. — 1 G. Wein und Brantwein in Bouteillen daher = 6 Bouteillen. — 60 alte G. = 1 Drhst oder $\frac{1}{2}$ Pipe. — 40 G. Honig v. d. Vereinigten Staaten = 1 Mhm oder ca. 10 \mathcal{R} . — 120 G. Rum, Syrup, Wein und Brantwein daher = 1 Pipe. — 63 G. oder 1 Quarter Del und Thran von Amerika = 1 Drhst. — 252 G. oder 1 Tun Del und Thran daher = 2 Pipen oder 4 Drhst. — 1 G. Bier ca 9 \mathcal{R} .

Großtaufend siehe Mille.

Hectoliter, 30 $\frac{1}{2}$ H. Getreide von Antwerpen = 1 Last.

Hogshead = Drhst; außer Drhst Rum v. Verein. Staaten, welches = 1 Pipe.

Hunderd-Weicht von Großbritannien etc., 1 H.-W. = 4 Quarter oder 112 \mathcal{R} .

Hundert, Bretter von Lübeck, 1 H. v. Lübeck = 10 Zwölfter oder 120 Stück.

" Groß-, von Norwegen, 1 G.-H. = 120 Stück.

" " Bodenholz, Stäbe etc. = 48 Schock.

Kannen, Del, 150 K. von Holland = 1 Mhm. — 225 K. = 1 Drhst. — 450 K. = 1 Pipe. — 225 K. Thran = 1 Drhst. — 150 K. Wein = 1 Mhm. — 1 K. Wein und Brantwein = 1 Eitre. — 100 K. = 1 Bat.

Kans, 100 K. v. Batavia = 40 alte Gallons oder 1 Mhm.

Keel, Steinkohlen 1 K. = 8 Chalbrons.

Kilogramm, 1 K. = 2 \mathcal{R} .

Kuhl von Rußland, 16 K. = 1 Last.

Last, Getreide, 1 L. = 60 Hamb. Faß oder 31 $\frac{1}{2}$ Hectol. oder 10 Imp. Quart. oder 236 Mqueiras in Lissabon oder 44 $\frac{1}{2}$ Saeci in Livorno oder 47 Quarteras in Barcelona oder 25 Tonnen in Dänemark und in den Herzogthümern oder 22 Tonnen in Schweden oder 16 $\frac{1}{2}$ Eschetwert in Rußland. — L. Wein u. Brantwein v. Cette = 8 Drh. à 30 Viertel.

Legger, 1 L. Arrak = ca. 2 $\frac{1}{2}$ Drhst.

Litres, 225 L. = 1 Drhst à 30 Viertel.

" 450 L. = 1 Pipe oder 2 Drhst oder 60 Viertel.

Loof, 3 L. von Riga = 1 Eschetwert.

- Maas**, 60 M. Berlin. oder Quart = 1 Preuß. Eimer oder 2 Anker.
- Maund**, Bazar von Calcutta 1 B.-M. = 82 Engl. *W*.
- " Factori " " 1 F.-M. = 74½ Engl. *W*.
- Mille** oder Großtaufend Pipenstäbe = 20 Schock.
- " " Tonnenstäbe = 40 Schock.
- Mingel**, Thran von Bremen 16 M. = 1 Stachkanne.
- Minen**, Getreide vom Mittelmeere 2 M. = 1 Staja oder 5⁶/₁₀ Hamb. Faß.
- Minots**, Getreide von Nordamerika 90 M. = 100 Engl. Bushels.
- Mistati**, Del vom Mittelmeere 8 M. = 3⁹/₁₀ Litres.
- Niederländ. W**, 1 R. *W* = 1 Kilogr.
- Oeka** siehe Cantar.
- Orhofs**, 2 Orhofs = 1 Pipe oder Both.
- Picul** oder Pecul von Batavia 1 P. à 100 Catti = 127 Holl. *W* (½ Klgr.).
- " = " " Manilla 1 P. " " = 131½ Span. *W*.
- " = " " Singapore 1 P. à 100 Catti = 133½ Engl. *W*.
- " = " " China 1 P. à 100 Catti = 133½ Engl. *W*.
- pud** von Rußland, 1 P. = 40 *W*. — 10 P. = 1 Verkowig oder 1 Schiff*W*.
- Quart**, 100 D. Bier in Preußen = 1 Tonne.
- Quarter**, Gewicht von Großbritannien u. Nordamerika 1 D. = 28 *W*. — Getreide 1 D. = 8 Bushels oder ¹/₁₀ Last. — Del und Thran 1 D. = 63 Gall. oder 1 Orhofs. — 4 D. Del u. Thran = 252 Gall. = 1 Tun.
- Quarter cast** Wein = ¹/₄ Pipe.
- Quintal** von Spanien und Span. Amerika 1 D. à 4 Arr. = 100 *W*.
- " " Portugal und Brasilien 1 D. à 4 Arr. = 128 *W*.
- " mancho von Spanien 1 D. à 6 Arr. = 150 *W*.
- " métrique von Frankreich 1 D. = 100 Klgr.
- Ring**, im Allgemeinen 1 R. à 4 Schock = 240 Stück.
- " Bodenstäbe von Lübeck 1 R. à 8 Schock = 480 Stück.
- Rottulo** sottili, 1 R. f. von Sicilien = 2½ *W*.
- " von Neapel = 2½ *W*, siehe Cantar.
- Rolle**, Fuchten oder Fusten ca. 6 Häute.
- " bereit. Kalbfelle ca. 10 Felle.
- Salmen**, Haselnüsse von Sicilien 1 S. = 2 Cant. sott. oder 2 Tonnen.
- " Del von Gallipoli 3 S. = 1 Pipe.
- Scheffel** von Bremen 40 Sch. = 1 Last. — Preußen 60 Sch. — 1 Last. — Lübeck und Rostock 96 Sch. = 1 Last.
- Schiff*W*** von Rußland und Schweden 1 Sch à 20 Ries*W* = 400 *W*.
- " " Dänemark und Norwegen 1 Sch à 20 Ries*W* = 320 *W*.
- Schock**, 1 Sch. = 60 Stück.
- Solotnik** von Rußland 96 S. = 1 *W*.
- Staja**, Getreide von Livorno 12 St. = 1 Robbio oder 5⁶/₁₀ Hamb. Faß.
- Stara**, " " Braila 53 St. = ca. 66⁷/₁₀ Hamb. Faß.
- Steen** von Amsterdam, 1 St. = 3 Klgr.

Stein von Preußen, 10 St. = 1 Schiff \mathcal{B} .
 " Flach von Rostock Lübeck und Wismar 1 St. = 20 \mathcal{B} .
 " Federn von Lübeck 1 St. = 10 \mathcal{B} . — Wolle von Lübeck 1 St. 22 \mathcal{B} .
 " Wolle feine von Rostock und Wismar 1 St. = 22 \mathcal{B} .
 " " grobe " " 1 " = 10 "
 Stefan von Holland, 12 St. = 1 Drhof.
 Sten von Schweden, 1 St. = 32 \mathcal{B} .
 Ston " " 1 " = 14 "
 Stop von Holland, 96 St. = 1 Drhof. — Von Schweden 180 St. = 1 Drh.

Tierce = ca. 200 \mathcal{B} .

Ton, Gewicht von Großbritannien u. Nordamerika, 1 T. à 20 Ctw. = 2240 \mathcal{B} .

Tonne, Thran von Norwegen 1 T. = 60 Kannen = ca. 200 \mathcal{B} .

Tschetwert Getreide von Rußland, 16½ T. = 1 Last.

Tschetwerik " " " 8 T. = 1 Tschetwert.

Tun Del u. Thran v. Großbritan. u. Nordamerika 1 T. à 4 Quartres = 252 Gallons.

Vara, 1 B. = 3 Fuß.

Vat von Holland, 1 B. = 100 Kannen.

Vierdup oder Verps von Emden, 60 B. = 1 Last.

Viertel oder Veltet Wein und Brantwein 1 B. = ca. 15 \mathcal{B} . — 5 B. = 1 Anker. — 30 B. = 1 Drhof.

Vog von Norwegen, 1 B. à 3 Wismar \mathcal{B} = 36 \mathcal{B} .

Wedro von Rußland, 1 B. = 10 Stoop. — 18 B. = 1 Drhof.

Wispel von Preußen, 1 B. = 24 Scheffel.

Zimmer, Felle, 1 Z. à 4 Decher = 40 Stück.

Zwölfter, 1 Z. = 12 Stück.

Um die Vergleichung der verschiedenen Verkehrsregister zu erleichtern, theilen wir dann noch die etwaigen Gewichte einiger Fußtagen und Packungen, nach Preussischen Zollgewichts-Pfunden mit.

Anschovis u. Sardellen, 1 Anker = 80 \mathcal{B} . — 1 Dönnchen oder Donker = 5 \mathcal{B} .

Arrak, 1 Regel = 1000 \mathcal{B} , 1 Drhof = 450 \mathcal{B} .

Bier, 1 Gallon = 9 \mathcal{B} .

Blech, Weißblech von England 1 Kiste = 125 \mathcal{B} .

Brantwein, 1 Gallon = 8½ \mathcal{B} .

Fleisch, 1 Tonne oder Barrel = 200 \mathcal{B} .

Genever, 1 Stück = 870 \mathcal{B} , 1 Drhof = 435 \mathcal{B} .

Haringe, 1 Tonne = 250 \mathcal{B} .

Mehl, 1 Tonne oder Barrel = 183 \mathcal{B} .

Rosinen, Muskateller von Malaga 1 Kistchen = 22 \mathcal{B} .

Salz, 1 Last = 4800 \mathcal{B} .

Thran, 1 Tonne von Norwegen à 15 Viertel = 200 \mathcal{B} , 1 Hectolitre = 190 \mathcal{B} ,
 1 Stechkanne = 36½ \mathcal{B} , 1 Gallon = 6 à 8 \mathcal{B} .

Wein, 1 Both oder Pipe = 900 \mathcal{B} , 1 Drhof = 450 \mathcal{B} , 1 Alm = 300 \mathcal{B} ,
 1 Anker 75 \mathcal{B} .

Reduction fremder Geldmünzen

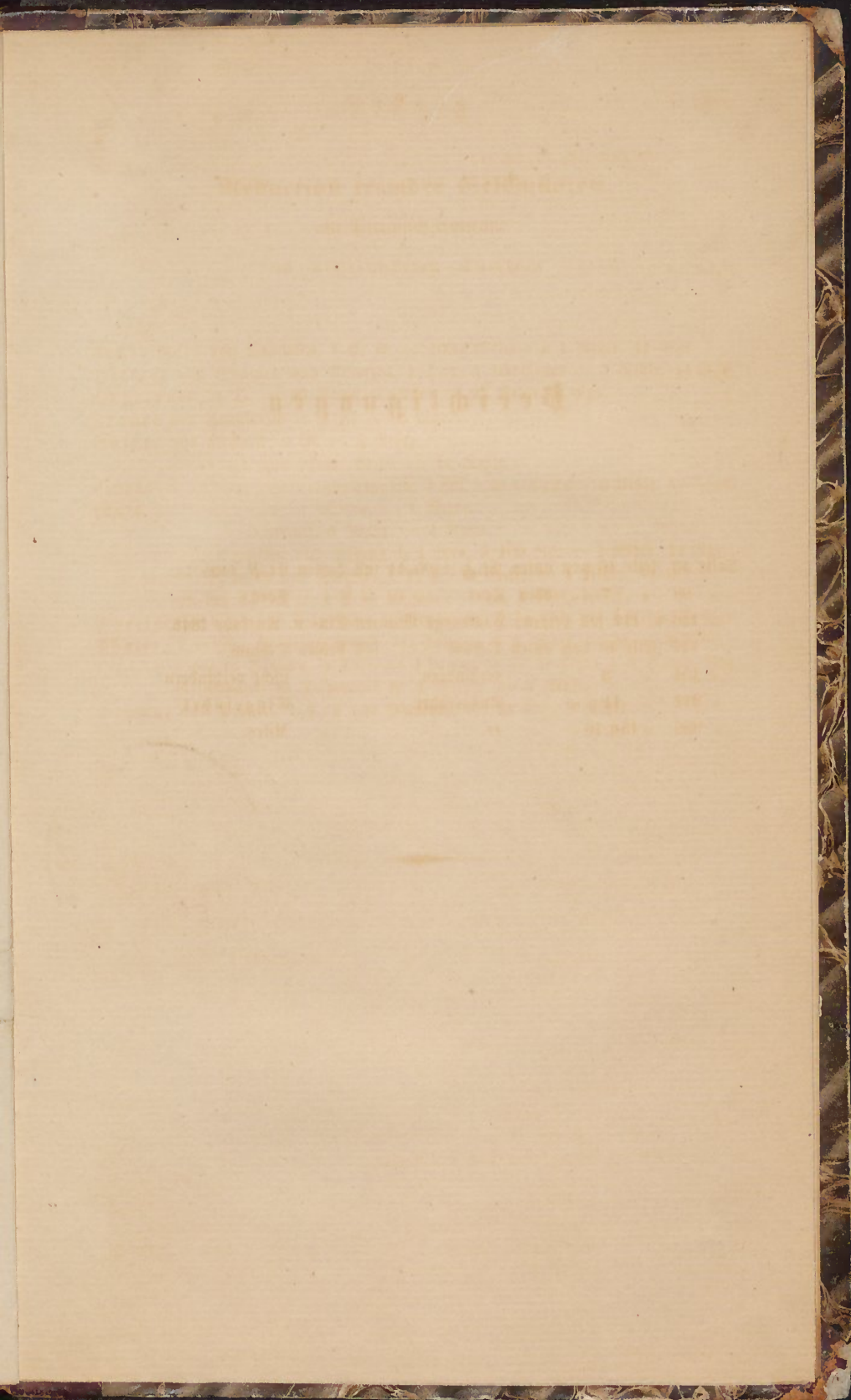
auf Preussisch Courant

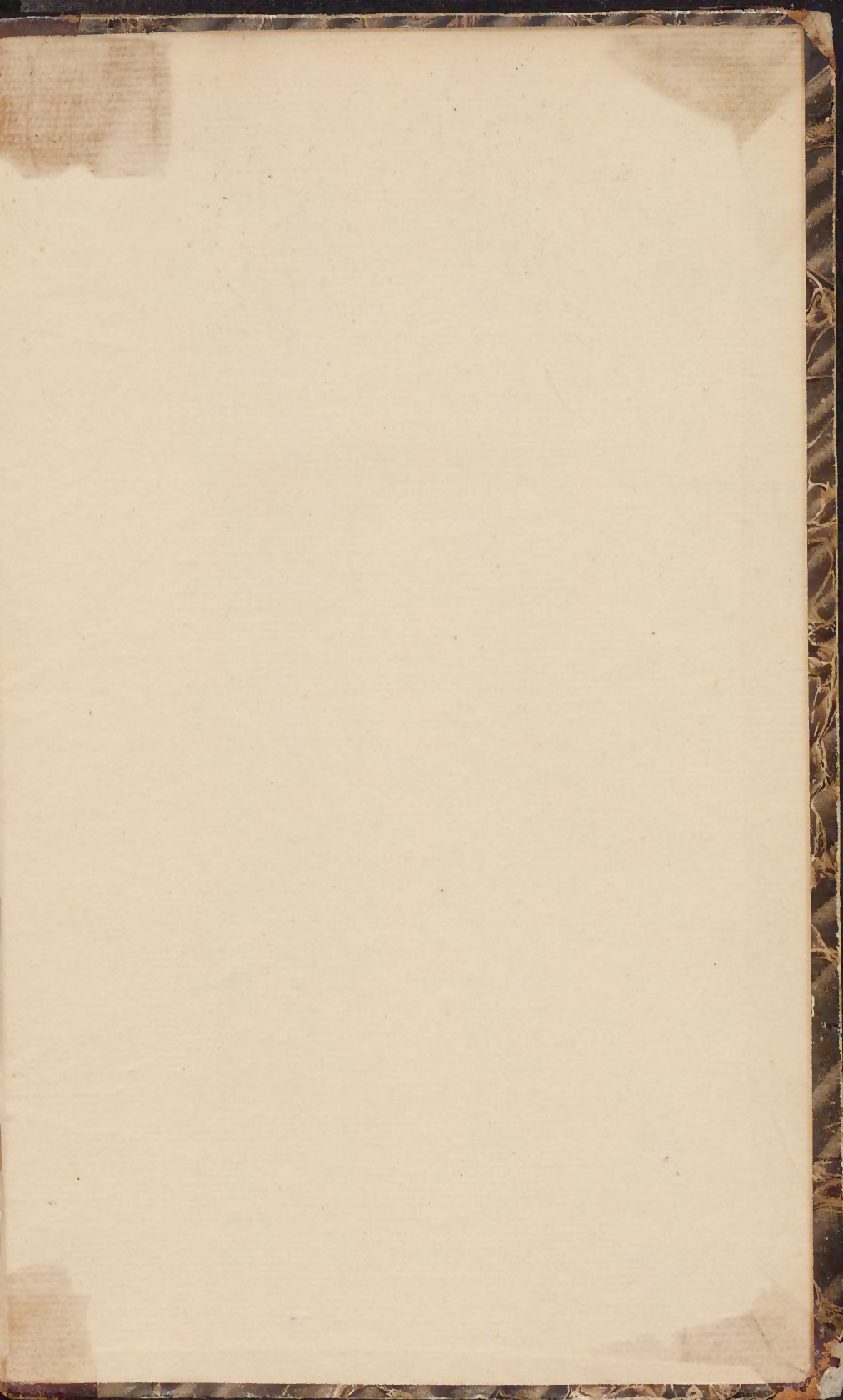
in abgerundeten Summen.

-
- Conto Reis von Brasilien, 1 C. R. = 1000 Milreis à 1 Rthlr. 11 Ggr.
Dollars von Spanien und America, 1 Doll. à 100 Cents = 1 Rthlr. 11 Ggr.
Doublonen, 1 D. = 16 Span. Dollars = 23 Rthlr. 8 Ggr.
Francs von Frankreich zc. 1 Fr. = 6 Ggr.
Gulden von Holland, 9 G. = 5 Rthlr.
" Convent. von Wien, 20 G. = 14 Rthlr.
Livres-Sterling von Großbritannien, 1 Lst. à 20 s à 12 d = 6 Rthlr. 16 Ggr.
Mark Hamburger Bco., 2 M.Bco. = 1 Rthlr.
" " Courant, 5 M.Ct. = 2 Rthlr.
Milreis von Brasilien und Portugal, 1 Mrs. à 100 Rs. = 1 Rthlr. 11 Ggr.
Piaster von Spanien und Mexico, 1 P. à 100 Cents = 1 Rthlr. 11 Ggr.
" von der Türkei zc. 1 P. à 40 Para = ca. 1 Ggr. 10 2.
Species-Thaler von Dänemark u. Norwegen, 1 Sp.Thlr. = 1 Rthlr. 12 Ggr.
Thaler, Dänisch., Holstein., Hamb. zc. Courant à 3 Mark, 5 Thl. = 6 Rthlr.
" Gold in Bremen, 5 Thlr. = 1 Louisb'or = 11 Mark ½ 2 Hamb. Bco.
" Reichsbank- in Dänemark zc. 4 Rthlr. = 3 Rthlr.
Tumans von Persien, 1 T. à 100 Manubis = 24 s = 8 Rthlr.
-

Berichtigungen.

- Seite 43 Zeile 16 von unten Ct. 7 1405.44 soll heißen Ct. 7 1405.14
- „ 98 „ 7 „ oben Torf..... „ „ Torf.
- „ 116 u. 117 soll heißen: Hamburgs Waaren-Ein- u. Ausfuhr 1846.
- „ 147 Zeile 16 von unten Dchum..... soll heißen Dchtum.
- „ 154 „ 3 „ „ verhindern ... „ „ nicht verhindern.
- „ 212 „ 11 „ „ Ausgeführt... „ „ Eingeführt.
- „ 286 „ 15 u. 16 „ „ rs. „ „ Miles.







206\$08410348